



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur,  
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

# Fritidens resor och det stationsnära läget

- en fallstudie av barnfamiljers fritidsresvanor, färdmedelsval och livspussel

Leisure Travel and the Transit-Proximate Location

- a Case Study of Families' Leisure Travel Habits, Travel Mode Choice, and the Demands of the Everyday Life

*Klara Harmark*



Självständigt arbete • 30 hp

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning

Alnarp 2016

## **Fritidens resor och det stationsnära läget**

- en fallstudie av barnfamiljers fritidsresvanor, färdmedelsval och livspussel

Leisure Travel and the Transit-Proximate Location

- A Case Study of Families' Leisure Travel Habits, Travel Mode Choice, and the Demands of the Everyday Life

*Klara Harmark*

**Handledare:** Mattias Qviström, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Anna María Pálsdóttir, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

**Biträdande examinator:** Patrik Grahm, SLU, Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

**Kurskod:** EX0760

**Ämne:** Landskapsarkitektur

**Program/utbildning:** Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsmånad och -år:** juni 2016

**Omslagsbild:** Klara Harmark

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

### **Nyckelord:**

Fritidsresor, trafikplanering, mobilitet, hållbara transporter, stationsnära läge, resvanor, färdmedelsval, barnfamiljer, Skurup

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi

## FÖRORD

Denna uppsats är kulmen av mina 6 års högskole- och universitetsstudier och sista etappen på mastersprogrammet *Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning* vid SLU/Malmö högskola. Vägen hit har inte alltid varit rak, men dess många kurvor har bara gjort mig än mer övertygad om att vägen mot hållbar stadsutveckling är den rätta för mig. Vad en hållbar utveckling egentligen innebär är och förblir en gåta. För mig, för yrkesverksamma och för forskningsvärlden - och kanske allra främst för den oinvigde medborgaren som möts av den politiska målsättningen om ett hållbart samhälle i tid och otid. Begreppet är såväl normativt som diffust, men är ändå närvarande i allt vi företar oss, vare sig vi vill eller inte.

I mitt examensarbete har jag därför valt att studera något så till synes vardagligt som fritidens resor och aktiviteter, som har stor betydelse för individ, samhälle och miljö. Samtidigt är vårt fritidsresande något vi själva aktivt kan påverka och bestämma över. Eller kan vi det, egentligen?

## TACK

Utan stöd, uppmuntran och middagar från min sambo Mark hade den här uppsatsen antagligen låtit vänta på sig och gett mig betydligt mer huvudvärk än vad som nu varit fallet. Tack!

Ett stort tack vill jag givetvis ge till min handledare vid SLU, Mattias Qviström, som hittade tiden att handleda mig. Dina många goda råd och ditt stora tålamod har varit väldigt värdefullt!

En bit in i uppsatsskrivandet fick jag möjlighet att diskutera studien och examensarbetet med Johan Kerttu och Emeli Adell på Trivector Traffic i Lund. Ett stort tack till er för er öppenhet, ert engagemang och era idéer!

Med ett antal års försening vill jag också passa på att tacka P.-O. Hallin vid Malmö högskola som handledt mig under både min kandidatuppsats och min magisteruppsats. Då föll det mig aldrig in att skriva ett förord, så bättre sent än aldrig: tack!

Sist – men inte minst! – tackar jag ödmjukast de personer som valde att delta i studien som detta examensarbete grundar sig på, genom att dokumentera sina fritidsresvanor och bli intervjuade av mig. Utan er hade det här inte gått.

Klara Harmark,

10 maj 2016.

## SAMMANFATTNING

Om vi ska kunna uppnå en hållbar utveckling av samhällets olika dimensioner har våra resvanor en betydande roll. Trafikens buller, trängsel, partikel- och koldioxidutsläpp har en negativ inverkan på såväl människor som miljö. De resor och förflyttningar vi gör på fritiden utgör ungefär hälften av det totala transportarbetet och våra fritidsresvanor är därmed av stor vikt att söka förändra i riktning mot mer hållbara färdmedel och resmönster. I takt med den tekniska utvecklingen har möjligheten till förflyttning över längre sträckor under förhållandevis kort tid ökat markant. Denna ökade mobilitet - rörlighet i tid och i rum - ställer nya krav på vardagens göromål och på lokaliseringen av aktiviteter och målpunkter.

Den föreliggande uppsatsen tar avstamp i denna problembild. En kvalitativ fallstudie av fritidsresvanorna hos barnfamiljer bosatta i Skurups tätort syftar till att skapa en bättre förståelse för vilka avvägningar, begränsningar och krav som kan ligga till grund för fritidens förflyttningar. Fallstudiens primära metod för datainsamling är dagboksmetoden, vilket i detta fall inneburit att tio personer ur målgruppen skrivit en resedagbok över sitt eget fritidsresande under tre på varandra följande dagar. Dagböckerna har bearbetats och sammanställts i tidsgeografiska diagram samt legat till grund för intervjuer i samtalsform med studiedeltagarna. Fallstudien visar att barnfamiljerna upplever svårigheter att få livspusslet att gå ihop och har ett behov av att vara flexibla och mobila, vilket bilen som färdmedel underlättar. Tåget har en liten betydelse för fritidsresandet, även om samtliga respondenter menar att det varit en förutsättning för att de skulle välja att bosätta sig i Skurups tätort. Cykelvägnätet upplevs till viss del otillgängligt och i samverkan med att bilen är normerande för trafiken och trafikinfrastrukturen skapas ogynnsamma förutsättningar för att välja mer hållbara färdmedel inom tätorten. Analysen visar dock samtidigt att det finns störst potential för förändrade resvanor i den lokala skalan.

## ABSTRACT

If we are to achieve a more sustainable development of society, our travel habits have a significant role to play. Traffic congestion, noise and emissions caused by the traffic have a harmful effect on both people and environment. Travel and trips that are made for leisure purposes amount to approximately half of all transports. Therefore, leisure travel is of great importance to seek to alter in the direction of more sustainable travel mode choices and travel habits. The technical development has heightened our ability to travel further during a relatively short time frame. This improved mobility brings with it new demands on how the everyday activities are carried out and needs are met, and on the location of various destinations and places.

In order to gain an improved knowledge of the reasons and needs affecting leisure travel, a qualitative case study on the travel habits of families living in the small town of Skurup in southernmost Sweden has been carried out. The main method for data collection is the diary method, which in this case has meant that ten people, adult family members living in Skurup, have written a travel diary depicting their own leisure travel for three consecutive days. The travel diaries have been analyzed and are presented using time-space diagrams, and have also constituted the frame for follow-up interviews with the diarists. The case study shows that the families are experiencing difficulties meeting the demands of the everyday life. They have a need to be flexible and mobile, which the car makes possible. The train is of little importance for their leisure travel. However, the respondents value the train service in Skurup highly. The bicycle paths are to some extent perceived as inaccessible, while the automobile is normative for the traffic and traffic infrastructure. This makes it difficult to choose more sustainable modes of travel in Skurup. At the same time, the analysis shows that the potential for changed travel habits is greatest on the local scale.

## FIGURFÖRTECKNING

Figur 1. *Kategorisering av aktiviteter.*

Egen bearbetning utifrån:

Elldér, E. (2014). Residential location and daily travel distances: the influence of trip purpose. *Journal of Transport Geography*, vol. 34, ss. 121-130.

Figur 2. *Resedefinitioner.*

Egen bearbetning av figur i:

Niska, A., Nilsson, A., Wiklund, M., Ahlström, P., Björketun, U., Söderström, L., Robertson, K. (2010). *Metoder för skattning av gång- och cykeltrafik. Kartläggning och kvalitetsbedömning*. Linköping: VTI (VTI rapport, 686). Tillgänglig: <https://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/metoder-for-skattning-av-gang--och-cykeltrafik--kartlaggning-och-kvalitetsbedomning.pdf> [2016-04-16]

Figur 3. *Urbana former.*

Egen bearbetning av figur i:

Snellen, D., Borgers, A. & Timmermans, H. (2002). Urban form, road network type, and mode choice for frequently conducted activities: a multilevel analysis using quasi-experimental design data. *Environment and Planning A*, vol. 34, ss. 1207-1220.

## FIGURER - EGNA ILLUSTRATIONER

Följande figurer har skapats av författaren.

Figur 4. *Kodning av färdmedel och aktiviteter.*

Figur 5. *Horisontellt överlappande aktivitetscirklar.*

Figur 6. *Vertikal överlappning respektive tätt liggande aktivitetscirklar.*

Figur 7. *X-axelns skalindelning.*

Figur 8. *Respondent 1 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 9. *Respondent 2 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 10. *Respondent 3 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 11. *Respondent 4 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 12. *Respondent 5 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 13. *Respondent 6 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 14. *Respondent 7 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 15. *Respondent 8 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 16. *Respondent 9 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 17. *Respondent 10 – tidsgeografiskt diagram.*

Figur 18. *Färdmedel inom Skurups tätort.*

Figur 19. *Färdmedel inom Skurups kommun.*

Figur 20. *Färdmedel i regionen.*

Figur 21. *Spetsformen.*

Figur 22. *Den linjära formen.*

Figur 23. *Trapetsformen.*

## TABELLER

Tabell 1. *Upplevd trygghet*

Egen bearbetning utifrån:

Ferraro, K., F. & LaGrange, R., L. (1987) I: Ivert, A.-K., Chrysoulakis, A., Kronkvist, K. & Torstensson Levander, M. (2013). *Malmö områdesundersökning 2012. Lokala problem, brott och trygghet*. Malmö: Malmö högskola. (Institutionen för kriminologi). Tillgänglig: <http://malmo.se/download/18.a81ab142d70977542c81/1387280218081/Malm%C3%B6+omr%C3%A5desunders%C3%B6kning.pdf> [2016-03-21]

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING.....	1
1.1 Bakgrund och problembild.....	2
2. TEORI OCH UTGÅNGSPUNKTER .....	4
2.1 Tillgänglighet.....	4
2.1.1 Fysisk tillgänglighet .....	4
2.1.2 Sociala aspekter av tillgänglighet.....	5
2.1.3 Plats, rum och tillgänglighet .....	6
2.2 Mobilitet .....	8
2.2.1 Rörelse, tid och rum .....	8
2.2.2 Individ, samhälle och mobilitet.....	9
2.2.3 Automobilitet.....	11
2.3 Regionförstoring .....	12
2.4 Urban form och utvecklingsstrategier .....	13
3. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR .....	16
3.1 Syfte .....	16
3.2 Frågeställningar.....	16
3.3 Definitioner .....	16
3.4 Avgränsningar.....	17
3.5 Disposition.....	19
4. METODIK OCH METOD .....	20
4.1 Forskningsinriktning och metodologiska ramar.....	20
4.2 Fallstudien som metod: svagheter och styrkor.....	22
4.3 Fallstudieort: Skurup.....	24
4.3.1 Skurups kommun.....	24
4.3.2 Skurups tätort .....	27
4.3.3 Infrastruktur och kommunikationer.....	30
4.3.4 Utbud, aktiviteter och målpunkter.....	30
4.3.5 Policy, planer och markanvändning .....	31
4.4 Dagboksmetoden .....	32
4.5 Intervju, samtal eller dialog?.....	33
4.6 Tillvägagångssätt för datainsamling.....	33
4.6.1 Att nå potentiella studiedeltagare .....	33
4.6.2 Resedagböcker och dagboksskribenter .....	35
4.6.3 Samtal med dagboksskribenterna.....	35

4.7 Bearbetningsmetoder .....	36
4.8 Metodkritik .....	36
4.8.1 Urval av studiedeltagare .....	36
4.8.2 Fallstudiens design .....	37
5. FALLSTUDIE: BARNFAMILJERS FRITIDSRESOR .....	39
5.1 Respondent 1: Bilen ger närhet till staden .....	40
5.2 Respondent 2: Medveten och frustrerad resenär .....	44
5.3 Respondent 3: Fritidsintresset kräver bil .....	47
5.4 Respondent 4: Långa avstånd gör bilen nödvändig .....	50
5.5 Respondent 5: Kollektivtrafiken är omständlig och otillgänglig .....	53
5.6 Respondent 6: Tåget medför besvärliga delresor .....	56
5.7 Respondent 7: Tidseffektivt och tillgängligt med bil .....	59
5.8 Respondent 8: Arbetsplatsens läge underlättar fritidens aktiviteter .....	62
5.9 Respondent 9 .....	64
5.10 Respondent 10 .....	65
5.11 Färdmedelsval och rumslig skala .....	66
5.12 Utmärkande rörelsemönster .....	68
6. ANALYS OCH DISKUSSION .....	70
6.1 Avslutande reflexion .....	76
6.2 Förslag på vidare forskning .....	77
7. SLUTSATSER .....	78



# 1. INLEDNING

Hållbar utveckling är en process som syftar till att balansera och integrera samhällets tre huvudsakliga dimensioner; ekologi, sociala aspekter och ekonomi, för att uppnå ett bärkraftigt samhälle idag och i framtiden. Hållbarhet är ett vida diskuterat begrepp och det finns ingen klar definition av hur utvecklingen mot ett hållbart samhälle ser ut. En grund till detta är att begreppet är normativt och används i flertalet kontexter och av olika aktörer i skilda syften. Det finns därmed olika perspektiv på hur samhällets dimensioner bör relatera till varandra för att en bärkraftig utveckling ska sägas råda, beroende på vilken hållbarhetssyn som är utgångspunkten (Hedenfelt 2012). Trots detta är hållbar utveckling en process och ett mål som upptar stort utrymme inom politik och policy såväl som inom forskning. I en alltmer urbaniserad värld har våra städer kommit att anses centrala för en hållbar utveckling (Katz, Altman & Wagner 2007).

I den så kallade Aalborgdeklaration från 1994 slår de deltagande staterna fast att den ekologiska bärkraftigheten är grundläggande för ett hållbart samhälle. Städer och orter har historiskt sett varit, och är ännu idag, centrala för samhällsutvecklingen. Utan hållbara städer kan inte en hållbar värld komma till stånd eftersom förändringar i livsstil, produktion, konsumtion och rumsliga strukturer behöver ske på det lokala planet för att vi ska komma till rätta med de obalanser som mänsklig aktivitet har orsakat (The European Conference on Sustainable Cities & Towns 1994). Staden eller orten beskrivs som:

*"... den största enheten kapabel att adressera de många urbana arkitektoniska, sociala, ekonomiska, politiska, naturresursmässiga och miljörelaterade obalanser vilka förstör vår moderna värld, samt den minsta skalan där problem på ett meningsfullt vis kan lösas på ett integrerat, holistiskt och hållbart sätt."* (ibid., kap. 1.3. Egen översättning).

Städer spelar alltså en viktig roll för en hållbar utveckling. Våra transporter och resor orsakar en betydande andel miljö- och hälsofarliga utsläpp och i stadslandskapet blir dessa synnerligen påtagliga med förhöjda partikel-, buller- och koldioxidnivåer till följd (Neergaard & Evanth 2012). Behovet av att planera för ett hållbart trafiksystem är idag stort och således är också ansträngningarna att förstå varför människor reser som de gör betydande.

Inom transportgeografin (*transport geography*) återfinns en mängd studier - främst kvantitativa sådana - av resvanor och vad som influerar individens förflyttningar och färdmedelsval. Litteraturen avseende urbana strukturers effekt på resvanor är omfattande (Lazendorf 2003; jmf. Elldér 2014; Cao, Mokhtarian & Handy 2009; Næss 2003). I beslutfattares policy och strategier ligger fokus ofta på åtgärder som syftar till att minska bilanvändandet och öka andelen resor som görs med kollektivtrafik samt gång- och cykelresor. Det är då en vanlig strategi att sträva efter att utveckla den täta blandstaden. Att det skulle ha en positiv inverkan genom att bidra till ett mer hållbart transportsystem är det flertalet studier som ger belägg för, även om det finns osäkerheter och tvetydigheter inom forskningen (Snellen, Borgers & Timmermans 2002; jmf. Cao, Mokhtarian & Handy 2009; Dieleman, Dijst & Burghouwt 2002).

Under de senaste årtiondena har intresset för och betydelsen av mobilitet - rörlighet - vuxit sig allt större inom flertalet forskningsfält relaterade till geografi och transport. *The mobility turn* är numera ett vedertaget begrepp. Inom mobilitetsforskningen (*mobilities research*) ligger fokus på att undersöka kontexten och förhållandena kring rörlighet. Den ökande rörligheten hos människor, idéer och föremål ses här som ett geografiskt faktum med stor betydelse för bland annat vardagens aktiviteter och förflyttningar (Cresswell 2011). Samtidigt har också individens tidsgeografiska bundenhet betydelse för graden av mobilitet, då vissa aktiviteter är mer knutna till en viss tid och plats än andra (Schwanen, Kwan & Ren 2008). Vad som står klart är att trafikplaneringen behöver ta hänsyn till en mängd faktorer och förhållanden för att lyckas bidra till en hållbar utveckling och bärkraftiga städer.



## 1.1 Bakgrund och problembild

Vid mitten av förra århundradet var den rådande stadsplaneringsprincipen funktionsseparering; säkerhet, hälsa och miljö skulle främjas i och med att bostaden skiljdes från arbetsplatsen. Behovet av att resa till arbetet växte fram och under årtiondena som följde kom arbetspendlingen att öka, såväl sett till reslängd som till antal personer. Cykel, tåg, spårvagn och framförallt bilen har möjliggjort denna omställning i tid och rum. Arbetspendlingen är också en trend som tycks öka. I Sverige används begreppet regionförstoring för att beskriva denna process av hur större geografiska områden växer ihop till funktionella regioner. Regionförstoring är dock inte enbart en effekt av orsak och verkan, utan ses kanske främst som ett medel att aktivt använda för att underlätta regional utveckling genom arbetsmarknadsexpansion och ekonomisk tillväxt (Amcoff 2007). I detta perspektiv är det därför av vikt och av intresse att studera resvanor när det kommer till pendlings- och arbetsresor, men pendlingsresorna utgör dock inte alla resor som människor företar. I Sverige är det hela 40 % av de vägbundna resornas reslängd som kan härröras till nöjes- och fritidsresmål, en andel som har ökat över tid (Neergaard & Evanth 2012). Sett i en hållbarhetskontext är därmed de resor som vi företar på vår fritid viktiga att analysera, men andelen studier som berör just denna kategori av förflyttningar är begränsad. I en litteraturgenomgång av relevanta forskningsstudier skriver Dieleman, Dijst & Burghouwt (2002) att den urbana strukturens effekt på fritidsresornas längd är okänd. Samtidigt konstaterar författarna att det kan förväntas finnas betydande skillnader mellan arbetsrelaterade resor och de förflyttningar som görs på fritiden avseende val av transportmedel och reslängd (ibid.).

Den svenska transportsektorn beräknas stå för 77 % av landets oljekonsumtion, varav personbilsresor står för den största andelen (Neergaard & Evanth 2012). I en analys av det svenska transportsystemets sårbarhet har den tätbefolkade Öresundsregionens resvanor och oljeberoende studerats. Analysen visar att 67-68 % av alla resor i Malmöområdet och i Köpenhamnsområdet görs med bil (ibid.). För att förändra transportsektorns negativa inverkan har nu många länder antagit policyer för att främja hållbara transportmedel såsom kollektivtrafik, cykel och gång och för att minska omfattningen på resor företagna med bil (Dieleman, Dijst & Burghouwt 2002). Detta görs dels med hjälp av mer traditionell trafikplanering, dels med så kallade *mobility management*-strategier som syftar till att påverka människors resvanor och attityder till resande i en mer hållbar riktning genom exempelvis informationsinsatser, kommunikation och förbättrat serviceutbud. Avsikten är att begränsa efterfrågan på trafikinfrastruktur såsom bredare eller fler vägar, för att på sikt minska transportsektorns negativa miljöpåverkan (Dickinson et al. 2012).

För att effektivisera resurs- och energianvändningen, minska bilberoendet, säkra natur- och åkermark samt säkerställa god tillgänglighet och service till medborgare är förtätning av de urbana strukturerna en ofta förespråkad strategi (Litman 2016; Boverket 2012; Larsson & Germundsson 2012). En tätare byggd miljö kan medföra kortare sträckor mellan stadens olika målpunkter och därmed ett minskat transportarbete. Att förtäta i stationsnära lägen ses som synnerligen önskvärt, bland annat eftersom fler människor ges ökad tillgänglighet till offentliga transporter och centrala knutpunkter, i linje med mål om ett minskat bilberoende och en minskad utglesning och utbredning av staden (*sprawl*) (Länsstyrelsen i Skåne län et al. 2010). Studier av resandets förhållande till den byggda miljön pekar på att de urbana strukturerna har inverkan på val av transportmedel (Scheiner & Holz-Rau 2012; Scheiner 2010). Bilanvändandet tenderar att öka medan användandet av kollektivtrafik och cykel samt att gå tenderar att minska vid bosättning i förorten. Vid bosättning i staden är det istället bilanvändandet som sjunker medan bruket av kollektivtrafik, cykel och att ta sig fram till fots ökar (Scheiner & Holz-Rau 2012). En studie av resvanor gjord i den danska staden Frederikshavn visar att en bostad i den täta innerstaden korrelerar med en lägre grad av bilinnehav, jämfört med en bostad i ett ytterkantsområde då bilinnehavet tenderar att öka (Næss 2003). En bostad i ett centrumnära läge har också ett samband med färre antal resta kilometer, jämfört med om bostaden är belägen längre ifrån centrum. Samtidigt ökar andelen

resor med ett motorfordon om bostaden ligger på ett längre avstånd från centrum. Dock har majoriteten av studierna på relationen mellan bostadens lokalisering och resvanor gjorts i större eller mellanstora städer (ibid.). Då det finns skillnader i transportbehov och resealternativ mellan staden och den mindre tätorten, är det relevant att uppmärksamma om resultaten kan vara giltiga även för mindre orter. Å andra sidan äger inte våra resor rum enbart inom bostadsorten, utan i en allt högre grad i en regional skala på grund av regionaliseringen av målpunkter och arbetsplatser. Mellan de större städerna och småorterna sker många bilresor och på så vis får det höga bilanvändandet i de mindre tätorterna konsekvenser också för städernas redan belastade infrastruktur och luftkvalitet (Region Skåne 2015).

En svensk studie som jämför lokal och regional tillgänglighet till servicefaciliteter i relation till längden på servicerelaterade resor, mellan år 1995 respektive 2005, visar på motsägelsefulla resultat (Haugen & Vilhelmson 2013). Ett gott serviceutbud i bostadens närmiljö har ett samband med kortare resor i syfte att nå servicefaciliteter. Samtidigt har ett större serviceutbud i en regional skala ett samband med allt längre resor. Själva restiden har dock inte ökat utan i den aktuella studien är det längre avstånd, en större andel bilresor och alltmer komplexa resor som konstateras. Dagens resor är i en högre grad så kallade kedjeresor med flertalet olika syften och målpunkter. Den sammanvägda effekten av detta är att den totala reslängden har ökat, trots ett förbättrat serviceutbud i lokalområdet (ibid.). Det finns en påtaglig om än svårtydbar dynamik mellan den lokala och den regionala skalan med effekt på resvanor.

Teorin om *time-space convergence* innebär i korthet att geografisk-rumsliga avstånd krymper i och med den ökade mobiliteten och tillgängligheten som följer på förbättrade transportsystem och utbyggd infrastruktur. Dock är de faktiska vinsterna i mobilitet och tid inte jämnt fördelade, varken vad gäller deras rumsliga eller demografiska spridning. Urbaniserade områden, stadscentrum, kommunikationsnoder och motorvägar har prioriterats, vilket gör att fördelarna fördelas ojämnt mellan olika samhällsgrupper. Har du inte tillgång till bil eller möjlighet att bosätta dig centralt, begränsas din mobilitet och i många avseenden även tillgänglighet till samhällsfunktioner och -service. Vid en analys av resvanor och vid kostnads-nyttoanalyser (*cost benefit analysis*: CBA), vilka generellt ligger till grund för trafikplanering och relaterade investeringar, är det relevant att ta hänsyn till denna fördelning (Knowles 2006). Flera olika aktörer och intressenter har inflytande på hur vi företar våra resor och förflyttningar, samtidigt som bilden av dagens transportsystem, våra transportbehov, tillgänglighet och resvanor ter sig alltmer komplex.

## 2. TEORI OCH UTGÅNGSPUNKTER

### 2.1 Tillgänglighet

Nedan diskuteras begreppet tillgänglighet och tillgänglighetens betydelse i en mobilitets- och stadsbyggnadskontext. Begreppet tillgänglighet används för övrigt ofta i samband med tillgänglighetsanpassning av till exempel bebyggelse eller verksamheter för personer med funktionsnedsättning (jmf. SFS 2008:567 kap. 1 § 4), men denna specifika aspekt diskuteras inte mer utförligt här.

Forskningen och litteraturen om tillgänglighet (*accessibility*) är omfattande med en variation av begreppsdefinitioner och metoder för att mäta tillgänglighet. Beroende på om det är en plats, en aktivitet eller ett nätverk som studeras förekommer varierande definitioner. Tillgänglighet som begrepp används inom många sammanhang och spelar en framträdande roll inom planeringsforskning och -praktik (Qviström 2015). En inriktning inom tillgänglighetsforskningen handlar om att studera och söka optimera tillgängligheten genom att undersöka relationerna mellan byggd miljö och transportsystem (Schylberg 2008). Generellt sett anses tillgänglighet innebära den lätthet med vilken nödvändiga eller önskvärda aktiviteter kan nås, något som påverkas av var aktiviteterna är lokaliserade eller äger rum samt hur väl dessa aktiviteter är länkade till transportsystemet. Den rumsliga lokaliseringen av aktiviteter bestäms av markanvändningen och dess policys och praktiker. Transportsystemet har vissa attribut som inverkar på tillgängligheten till olika aktiviteter, såsom kostnader i tid och pengar, beroende på färdmedel (Handy & Clifton 2001). I handboken "Trafikplanering för en attraktiv stad" (TRAST) beskrivs tillgänglighet som "den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter de har behov av. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är i restid, kostnader, hinder, trygghet samt tillgång till färdmedel för att nå en önskad destination." (Sveriges kommuner och landsting et al. 2007, ss. 37-38). Dessa uppfattningar om begreppets innebörd påminner i hög grad om Handy & Niemeiers definition, som har fått stor spridning: "... the spatial distribution of potential destinations, the ease of reaching each destination, and the magnitude, quality, and character of the activities found there. [...] Accessibility is thus determined both by the patterns of land use and the nature of the transportation system..." (Handy & Niemeier 1997 se Qviström 2015, s. 167).

#### 2.1.1 Fysisk tillgänglighet

Den fysiska tillgängligheten är något som människan konkret behöver förhålla sig till, så även den som arbetar med samhälls- och trafikplanering som profession. Distans och tidsåtgång är två viktiga faktorer som inverkar på hur lätt, eller svårt, det är att nå en viss plats och som även har effekt på val av färdmedel.

Forskning visar dock att det finns flertalet faktorer som har en inverkan på tillgänglighet, men att faktorernas effekt på hur tillgänglig en aktivitet eller plats är, varierar beroende på vilket färdmedel som värderas. Bilförare fäster störst vikt vid tidsåtgång och tidsåtgång i relation till monetära kostnader. Förflyttningens tidsåtgång är också en avgörande faktor när det kommer till att välja kollektivtrafik. Värt att notera är att kollektivtrafikresenärer begrundar tiden i väntan på eller mellan färdmedel som mer avgörande än den faktiska transporttiden. Väder och vind, upplevd trygghet, eventuell kriminalitet, belysning samt kollektivtrafikens pålitlighet och punktlighet är sådant som påverkar om en person väljer kollektivtrafik eller ej. Även gångtrafikanter tillgänglighet påverkas av hur pass lång tid förflyttningen tar, samtidigt som också den mer upplevelsebaserade dimensionen av själva gångvägen spelar in. Flertalet faktorer gör att cykeln ibland väljs bort: trafiksäkerhet, väderlek, brist på parkeringsplatser och vägunderlag. I en något mindre grad inverkar också rädsla för brott, brist på cykelvägar, hänsynslösa bilister samt svårigheten att ta med cykeln på bussar

(Handy & Clifton 2001). Dessa faktorer har betydelse för individens val av transportmedel, något som i förlängningen medför en lägre grad av tillgänglighet för vissa samhällsgrupper än för andra.

I en holländsk studie av vilka faktorer som influerar val av transportmedel när det kommer till medellånga till långa resor, fann Limtanakool, Dijst & Schwanen (2006) att bilen är det föredragna färdmedlet för medellånga till långa förflyttningar som är icke-arbetsrelaterade. Eftersom målpunkterna för denna typ av resa ofta har sämre kollektivtrafikförbindelser, exempelvis naturområden eller villaområden, ger bilen en högre grad av flexibilitet i jämförelse med kollektivtrafikens alternativ. Studien visade även att närheten till en tågstation har en begränsad effekt på andelen fritidsresor gjorda med tåg. Detta skulle kunna förklaras med det faktum att fritidens förflyttningar inte görs under tidspress i den utsträckning som arbetsresor görs (ibid.).

Inom trafikplaneringen behöver många avvägningar med avseende på tillgänglighet göras. Samtidigt som uppgiften är att skapa god tillgänglighet för alla, gör trafiksystemen att vissa gruppers tillgänglighet gynnas framför andras. Äldre och barn är i större utsträckning beroende av kollektivtrafiken (Sveriges kommuner och landsting 2007) medan främst män kör bil (Vägverket 2009). Därför är det viktigt att ta hänsyn till hur den fysiska tillgängligheten för olika samhällsgrupper påverkas av trafiksystemet och existerande såväl som planerad infrastruktur.

God tillgänglighet till kollektivtrafiknoder är önskvärt, då det kan ha effekt på andel resor företagna med kollektiva färdmedel. I rapporten "Stationsnära läge" har Länsstyrelsen i Skåne län et al. (2010) grundat resonemang och slutsatser på Katarina Schylbergs licentiatuppsats "Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden" (2008). Schylberg (ibid. s. 56) har utkristalliserat tre övergripande aspekter som i kombination med varandra bör kunna öka tillgängligheten till en tågstation: *tillgänglighet till stationen som en målpunkt för resande, generell tillgänglighet och rörelsefrihet för fotgängare i det stationsnära området* samt *stationens läge i förhållande till större rörelsestråk*. Med dessa aspekter beaktas själva resecentrumet och dess kringliggande område samt hur det samspelar med vägnät och den urbana formen. Bland annat lyfts det faktum att en station, med sin tillhörande järnväg och infrastruktur, kan ha en attraherande eller en barriärskapande effekt. Vidare har upplevelsen av stationen som en attraktionspunkt eller en barriär inverkan på attraktivitet och trygghet med betydelse för människors förflyttningar och aktiviteter (Schylberg 2008).

### 2.1.2 Sociala aspekter av tillgänglighet

Vad som ibland tycks utelämnas inom forskning såväl som praxis är det sociala perspektivet på tillgänglighet. Social inkludering i samhället (*social inclusion*) har i mångt och mycket att göra med tillgänglighet. Tillgängligheten är exempelvis olika mellan stad och landsbygd, förort och innerstad. Hur pass god en samhällsgrupps tillgång till viktiga samhällsfunktioner och aktiviteter är, har effekt på hur socialt inkluderad den givna gruppen kan anses vara i samhället. Därmed inte sagt att god tillgänglighet medför social inkludering, men tillgänglighet har en effekt på grad av social inkludering (Farrington & Farrington 2005). Sett ur detta perspektiv har Farrington & Farrington definierat tillgänglighet som "the ability of people to reach and engage in opportunities and activities." (ibid., s. 2). Ordet *reach* - att nå - är centralt. Att kunna nå någonting handlar dels om rumslig separation och därmed också om mobilitet och transport, men den rumsliga dimensionen är bara en av de dimensioner som har en separerande verkan. Andra är ålders-, köns-, etnicitets- och inkomstdimensionerna (ibid.). (För en översiktlig diskussion om ojämlikhet och social exkludering i transportsystemet, se Lucas 2012).

Hägerstrand översätter *reach* som *räckhåll* och menar att det inte enbart är att ha något fysiskt inom räckhåll som har betydelse utan att ekonomiska, kunskapsmässiga och

emotionella dimensioner medverkar till att beskriva en individs räckhållsrymd (Carlestad & Sollbe 1991, s. 188). Om ett samhälle urholkas genom utflyttning eller genom att viktiga samhällsfunktioner koncentreras till en plats men inte till en annan, sker en omfördelning i tillgänglighet och vad som finns inom räckhåll när och för vem. Relaterat till detta synsätt är Nussbaums diskussion om *capabilities* (Nussbaum 2000), som av utrymmesskäl inte redogörs för här, men som kan ge ett givande perspektiv för en djupare förståelse av tillgänglighetsbegreppet.

Farrington & Farrington (2005) diskuterar vikten av att analysera vilka möjligheter (*opportunities*) som finns avseende tillgänglighet och transport. Empiriska data eller resestatistik är inte optimalt att utgå från, då det snarast ger en bild av graden av mobilitet, inte vilka transportmöjligheter som faktiskt finns. I det syftet är det viktigt att istället se till den faktiska tillgängligheten utifrån vilka möjligheter som ges. Tillgänglighet och hur pass attraktiva vissa målpunkter är framför andra - vilket kan ha en betydelse för resvanor och vilka förflyttningar som företas - beror bland annat på hur strukturen av möjligheter ser ut i närheten av hemmet. Hemmet är en viktig referenspunkt vid en diskussion om tillgänglighet, då de allra flesta utgår från hemmet regelbundet. Då socio-ekonomiska förutsättningar spelar in på mobilitet blir en god tillgänglighet till viktiga målpunkter i närområdet i synnerhet viktigt för utsatta samhällsgrupper (Haugen & Vilhelmsson 2013).

En brittisk studie av hur olika socio-ekonomiska aspekter och ogynnsamma sociala förhållanden inverkar på en persons resvanor påvisar samband med hushållets inkomster, om hushållet har barn eller inte, etnicitet och funktionsnedsättning. Det finns också ett tydligt samband mellan inkomst och antal företagna resor. En låg inkomst korrelerar med få resor, medan en hög inkomst korrelerar med ett högt antal resor. I synnerhet är det antal förflyttningar för att nå nöjen och sociala aktiviteter som innebär en ekonomisk kostnad, som ökar i takt med inkomstnivå (Lucas et al. 2016). Resultaten är av stor vikt att ta hänsyn till, i synnerhet för samhälls- och trafikplanerare, menar forskarna (ibid.). Förändringar i trafiksystem och försämrade kollektivtrafik kan få stor och potentiellt negativ effekt på redan utsatta samhällsgrupper, något som riskerar att underbygga ojämlikheter i tillgänglighet och mobilitet (ibid.).

### 2.1.3 Plats, rum och tillgänglighet

Innebörden i begreppet tillgänglighet kan också ses utifrån ett platsperspektiv. Egenskaperna hos platsen som är målpunkt för en given förflyttning har betydelse för dess tillgänglighet. I den internationella litteraturen är betydelsen av plats ett vida diskuterat ämne, tolkat utifrån en mängd teoretiska ramar och perspektiv. Plats (*place*) ses ibland som en motsats till rum (*space*) (Dovey 2008; Cresswell 2004), där det sistnämnda är mer abstrakt och relaterar till ytor och volymer, medan plats är något som berör personliga minnen och upplevelser såväl som ett samhälles många särdrag såsom kultur och politik (Cresswell 2004). Å andra sidan kan rummet vara nog så konkret och betydelseladdat. *Social space* bottnar i sociologen Henri Lefebvres socialkonstruktivistiska diskussion och teori om rum som en produkt av sociala processer, processer som skapar *socio-space* (Pierce & Martin 2015; Cresswell 2004). Detta socialt skapade rum kan på så vis jämföras med platsbegreppet. En plats är snarast ett resultat av samhällets många pågående skeenden som tar form i platsens mening och materialitet (Cresswell 2004).

Förutom konkret mätbara faktorer med inverkan på tillgänglighet, såsom avstånd och topografi, har alltså även mer svårdefinierbara faktorer betydelse för tillgänglighet. En sådan aspekt är hur tillgänglig en plats upplevs vara. Exempelvis kan upplevelsen av avståndet mellan olika platser skilja sig från det faktiska avståndet (Schylberg 2008) vilket kan få betydelse för hur en person bedömer tillgängligheten. Trygghet, attraktivitet och orienterbarhet är några nyckelbegrepp att ta hänsyn till, som dock har många olika definitioner. Vad gäller trygghet har faktisk trygghet en annorlunda innebörd jämfört med upplevd trygghet. Faktisk trygghet relaterar snarast till brottsstatistik medan upplevelsen av

trygghet inte behöver stämma överens med hur den verkliga trygghetsbilden ser ut. Ett exempel är hur unga män utsätts för våldsbrott i en större utsträckning än andra grupper i samhället, men att de ändå är den grupp som i en högre grad än andra upplever sig som trygga. Äldre kvinnor, å andra sidan, har en relativt låg sannolikhet att utsättas för våldsbrott om man ser till den faktiska tryggheten, men upplever sig däremot vara otrygga i hög grad (Malmö stad 2010). Upplevd otrygghet har beskrivits av Ferraro & LaGrange (1987 se Ivert et al. 2013) som att vara dels en kognitiv riskbedömning och oroskänsla, dels en rädsla för brott som kan ta sig affektiva uttryck. Upplevelsen av trygghet kan förstås utifrån individens egna referensramar, men också utifrån de mer generella eller samhällsorienterade referensramarna. Ferraro & LaGrange (ibid.) skiljer alltså mellan upplevelser med utgångspunkt i den egna individen och upplevelser som relaterar till andra eller samhället (se tabell 1 nedan).

Tabell 1. *Upplevd trygghet*

UPPLEVELSER			
	KOGNITIV		AFFEKTIV
<i>Referensram</i>	Bedömning	Värdering	Emotion
Generell	A. Risk för andra, riskbedömningar	B. Oro att utsättas för brott	C. Rädsla att andra ska falla offer för brott
Individuell	D. Egen risk eller säkerhet	E. Oro för egen del	F. Rädsla att själv falla offer för brott

(Ferraro & LaGrange 1987 se Ivert et al. 2013, s. 8. Egen bearbetning.).

Oro, obehag och rädsla är begrepp som även Persson et al. (2010) relaterar till trygghets-/otrygghetsupplevelsen. Olika faktorer kan verka trygghetsskapande. Befolkade platser samt platser och stråk med människor i rörelse kan öka den upplevda tryggheten (Länsstyrelsen i Skåne län et al. 2010). I en studie av upplevd trygghet i parkmiljöer genomförd i Lund framkom det att de viktigaste aspekterna avseende upplevd trygghet är den visuella kontrollen, närhet till människor och närhet till bostaden. Rädsla och oro är platsbundna upplevelser, men är även betingade av situationen. En plats som upplevs trygg i dagsljus kan bli otrygg i mörker (Persson et al. 2010). Det är inte mörkret i sig, nödvändigtvis, som orsakar oron eller rädslan, utan snarare "den sociala natten". I synnerhet för kvinnor ökar denna upplevda otrygghet under de mörka timmarna. Det sätter gränser för vilka aktiviteter som utförs när och var samt rörelsemönster. Den sociala natten har att göra med vad som händer, hur människor beter sig och vilka beteenden som kan förväntas, ibland baserat på tidigare erfarenheter. En riskbedömning kan avhålla vissa människor från beteenden eller aktiviteter som de annars hade velat eller behövt genomföra. Så är fallet särskilt för kvinnor (Schwanen, Kwan & Ren 2008).

Det finns alltså hinder och begränsningar, ibland faktiska och ibland upplevda sådana, som inverkar på individens tillgänglighet och möjlighet till förflyttning i tid och rum. Detta är i högre grad gällande för kvinnor vilket gör att det finns skillnader mellan könen med avseende på tillgänglighet, som har sina rötter bland annat i tidsgeografiska förhållanden (Kwan & Weber 2003).



## 2.2 Mobilitet

Såsom preciserat i avsnitt 3.3. Definitioner behandlar den föreliggande studien fysisk och geografisk rörlighet. Det är denna aspekt av mobilitet som diskuteras i de följande avsnitten.

### 2.2.1 Rörelse, tid och rum

I takt med utvecklingen av tekniska innovationer och höjda inkomstnivåer har våra aktiviteter och nätverk spridits ut över allt större geografiska avstånd, utan att tiden som krävs för att nå målpunkterna har ökat nämnvärt. Cheng & Chen (2015) definierar mobilitet som "the ability to travel" (ibid., s. 387); möjligheten att resa. Thrift (1996, s. 279) beskriver mobilitet som den sammanslagna effekten av hastighet, ljus och energi, ett resultat av teknik- och transportmedelsutvecklingen. Begreppet avser rörlighet i tid och rum.

Med teknik- och samhällsutvecklingen har vår mobilitet förbättrats avsevärt och i samband med det har en rumslig förskjutning skett. Denna ökade rörlighet har stor effekt på individen, vars geografiska marginaler och möjligheter har utökats betydligt (Limtanakool, Dijst & Schwanen 2006). För hundra år sedan förflyttade sig en person genomsnittligen tre kilometer per dygn. I dagens samhälle är den sträckan avsevärt längre och uppgår nu till 41 kilometer per dygn, varav ungefär 27 kilometer med bil. Dock har inte restiden förlängts, eftersom det moderna transportsystemet och teknikutvecklingen gör att vi kan resa betydligt mer tidseffektivt idag (Sveriges kommuner och landsting et al. 2007).

Teorin om *time-space convergence*, introducerad av Janelle, belyser hur rummet har krympt i takt med transportsystemens utveckling och samhällets ökade rörlighet (1968 se Knowles 2006). *Time-space divergence*, å andra sidan, sker när tidsrummet expanderar till följd av att restider blir längre eller en förflyttning minskar i hastighet. Det händer exempelvis vid nedläggning av kollektivtrafiklinjer, trafikstockningar, utökade gränskontroller eller hastighetsbegränsningar (Knowles 2006). De tidsgeografiska möjligheterna är annorlunda mellan individer. Beroende på ekonomiska, sociala och fysiska aspekter kan det tidsgeografiska handlingsutrymmet vara ojämnt avseende tillgänglighet, personlig mobilitet och tidsåtgång för resor. På en global skala medför de tidsgeografiskt minskade avstånden även vissa inlåsningar och beroendeförhållanden mellan ekonomiska system och samhällen (ibid.).

Utvecklingen mot en ökad rörlighet har gjort rumsliga avstånd mindre viktiga att förhålla sig till, men trots detta kvarstår den traditionella uppfattningen om avståndets betydelse för individens tillgänglighet och rörelsemönster, menar Kwan & Weber (2003). Ett fokus på rumsliga avstånd representerar inte dagens komplexa urbana miljöer eller människans beteende i och förhållande till rummet. Jämfört med förr är nu hemmet eller arbetsplatsen i en lägre grad startpunkten för förflyttningar och aktiviteter. Att betrakta dessa platser som givna utgångspunkter vid en mobilitetsanalys behöver därför inte vara en självklarhet. Idag förflyttar vi oss i en högre utsträckning med flera syften eller målpunkter under en och samma resa. Mobiliteten påverkas av andra aspekter än enbart rumsliga avstånd såsom vilka möjligheter en person har att strukturera och schemalägga aktiviteter, hur mycket tid en viss person kan avsätta för att genomföra resor och utföra aktiviteter samt tidtabeller, trafikstockningar, förseningar och hur utbudet av aktiviteter förändras över dygnets timmar (ibid.).

Individuella, biologiska och sociala aspekter såväl som utformningen och tillgängligheten hos transportsystemen har alla en roll för människans rörlighet. Tidsgeografin introducerades under 1970-talet av Hägerstrand, under många år verksam vid Lunds universitet. Inom tidsgeografin förstås en individs förflyttningar genom rum och över tid som en kontinuerlig bana (*trajectory*), som äger rum inom ett tidsgeografiskt ramverk. Ramverket utgörs av fixerade aktiviteter (jmf. *nödvändiga aktiviteter* och *avtalade aktiviteter*, avsnitt 3.3 Definitioner) som sker på fasta platser och under fasta tider, såsom arbete, kring vilka frivilliga eller flexibla aktiviteter behöver anpassas (Kwan & Weber 2003). Dessutom tar



tidsgeografin hänsyn till materia, energi och information. Människan befinner sig i beroendeförhållande till sin omgivning och påverkar den samtidigt som hon påverkas av den (Carlestam & Sollbe 1991). Hägerstrand uttrycker detta som:

*"[...] activities and sounds are not only bound to place. They also have shapes when projected onto time. When space and time are seen together then, suddenly, a new world opens up for investigation. The static map becomes transformed into a plaited weave of trajectories of room-occupying entities which come into being, meet, stay in touch, part and disappear. When the concept of a landscape is extended in this manner the human trajectories become imbedded among the trajectories of all other beings."* (Carlestam & Sollbe 1991, s. 53).

Människor såväl som fysiska, materiella ting upptar utrymme och gör så under tid. Två föremål befinner sig inte på exakt samma plats vid samma tid utan att deformeras, men kan finnas på samma plats vid olika tidpunkter. Vad som händer på en plats kan därför inte separeras från tidens förlopp, likaså kan en förflyttning från en plats till en annan inte ske på en tusendels sekund, utan kräver tid och energi (Carlestam & Sollbe 1991).

En skillnad kan göras mellan objektivt mätbar mobilitet och upplevd mobilitet (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005; jmf. Schwanen, Kwan & Ren 2008). Vad som kan anses vara en hög grad av mobilitet, sett till statistik och beräkningar, behöver inte upplevas så av individen. Detsamma blir då sant för motsatsen; en objektivt låg rörlighet behöver inte uppfattas som en begränsning av den egna mobiliteten av individen ifråga (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). Dock finns det forskning som tyder på att det finns skillnader i mobilitet och tidsgeografisk bundenhet mellan olika grupper, såsom mellan kvinnor och män. Kvinnor tar oftast mer ansvar för hushålls- och barnrelaterade aktiviteter vilket gör dem mer bundna i tid och rum, samtidigt som kvinnor också upplever sig ha tidsgeografiska begränsningar i en något högre grad än vad män upplever sig ha. Studier visar att tillgång till bil minskar denna bundenhet för kvinnor (Schwanen, Kwan & Ren 2008).

Förflyttningar kan även vara tvingande, på grund av omständigheter och samhällsstrukturer, eller frivilliga. Dessa går inte heller att enkelt separera; gör valet att bosätta sig på landsbygden, varpå långa resor blir ett måste för att nå arbete eller målpunkter, att dessa resor är tvingande? Eller kan de anses frivilliga, om valet av bostad varit ett eget val? En förflyttning görs dock sällan för förflyttningens egen skull, utan har oftast ett syfte. Ett aktivitetsbaserat synsätt utgår från orsaksmekanismerna bakom resor och färdmedelsval. En person har vissa aktiviteter som är mer eller mindre tvingande och vissa som är mer eller mindre frivilliga, men dessa sker i ett växande tidsgeografiskt utrymme. Huruvida samhällets ökande mobilitet har möjliggjort detta eller orsakat detta är omtvistat (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). Mobiliteten har medfört tillgång till en bredd av destinationer och aktiviteter, men kan också ses som en bidragande faktor till ett samhälle där en hög rörlighet inte är så mycket ett val som en nödvändighet (Næss 2003). Att förflytta sig utanför hemmets närområde eller bortanför bostadsorten har närmast blivit ett måste. En hög mobilitet och god tillgång till kommunikationer är, med detta i åtanke, eftersträvarsvärt för att få ihop livspusslet (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

### 2.2.2 Individ, samhälle och mobilitet

En ökad mobilitet förväntas medföra ekonomiska och sociala fördelar; den regionala utvecklingen stärks, samverkan och utbyte mellan regioner förbättras, tillgång till service och handel ökar, nöjesresor och turism möjliggörs och det blir enklare att bibehålla sociala relationer även över geografiskt sett stora avstånd. Samtidigt tilltar påfrestningarna på miljö och ekologi, bland annat då längre resvägar tenderar att innebära en ökad grad av föroreningar och energiförbrukning (Limtanakool, Dijst & Schwanen 2006).

Relationen mellan den byggda miljön och resvanor är centrala i forskningen rörande mobilitet. De tre faktorerna densitet, design och diversitet antas ha en stor effekt på hur vi reser, men så har även tillgänglighet till målpunkter samt avstånd till kollektivtrafik. Densitet (täthet) avser hur tät den byggda miljön är, design syftar till gatunätets struktur och utformning medan diversitet avser hur pass varierad markanvändningen är inom ett givet område, det vill säga graden av funktionsblandning (Etminani-Ghasrodashti & Ardeshiri 2016). Emellertid tycks det inte finnas klara samband mellan faktorerna och resandet. Exempelvis finns det forskning som tyder på att det finns en gräns för hur tätbebyggd en stad kan vara för att tätheten ska generera kortare resvägar och mindre transportarbete. En studie av svenska städer visar hur såväl resornas längd som reslängd per person är som minst i medelstora städer, men ökar i storstäderna. Allra längst är resorna bland glesbygd och små tätorter, följt av medelstora tätorter. Därmed inte sagt att tätheten är den avgörande faktorn, personliga preferenser och demografiska aspekter kan sannolikt spela in (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

Trots att flertalet forskningsstudier pekar på ett samband mellan urban form och mobilitet är det dock inte fullt utrett (Snellen, Borgers & Timmermans 2002). Det finns även studier som tyder på att en persons attityd till transport och resor, socio-ekonomi, livsstil och bostadsområde påverkar mobilitet och resvanor (Etminani-Ghasrodashti & Ardeshiri 2016; jmf. Eildér 2014; Cao, Mokhtarian & Handy 2009; Næss & Jensen 2004). Vissa faktorer har större effekt på en persons mobilitet än andra, främst beroende på i vilket syfte som en resa eller förflyttning görs. I en holländsk studie (Meurs & Haaijer 2001) har en persons socio-ekonomiska och demografiska egenskaper visat sig ha stor effekt på antal resor till/från arbete, medan hem- och närmiljön hade störst effekt på antal förflyttningar som gjordes i syfte att shoppa. För pendlingsresor hade hem- och närmiljöns egenskaper endast en mycket liten effekt på antal företagna resor, då istället socio-ekonomiska och demografiska egenskaper medförde en betydande effekt. Vad gäller val av transportmedel hade hem- och närmiljön störst effekt på antal förflyttningar till fots, men minst effekt på antal bilresor. Bostadsområdets belägenhet i relation till övrig bebyggelse (innerstad, förort, tätort eller landsbygd) hade mest synbar effekt på antal skolresor, antal resor till fots och antal resor med kollektivtrafik. Även socio-ekonomiska och demografiska egenskaper medförde en effekt på hur många resor som gjordes i syfte att resa till/från skola och utbildning (ibid.). På en individnivå har flertalet faktorer visat sig ha effekt på mobilitet. De kan delas in i tre huvudkategorier:

#### **A: LIVSSTIL**

Personliga egenskaper, hushållets egenskaper och sammansättning, demografiska aspekter, socio-ekonomiska förutsättningar samt bilnehav.

#### **B: RUMSLIGA FÖRHÅLLANDEN**

Bostadsområdets, hemmets och miljöns egenskaper och struktur; hemmets lokalisering i relation till viktiga målpunkter; funktionsblandning och urbana kvaliteter hos stadsdelen, staden samt regionen; på vilka sätt och i vilken grad bostadsområdet kan nås med olika transportmedel.

#### **C: TILLGÄNGLIGHET**

Graden av tillgänglighet till en given målpunkt med olika transportmedel, med avseende på restid, kostnad, kvalitet och komfort.  
(Meurs & Haaijer 2001, ss. 430-431).

Också på andra plan än det individuella finner man drivkrafter som bidrar till att öka individens mobilitet, men vilka även höjer de krav på mobilitet som samhället ställer på individen. Över tid har många omvårdnads- och hushållssysslor blivit till tjänster att köpa på

en privatiserad marknad; barnen tas omhand av förskolan medan föräldrarna arbetar, den äldre generationen vårdas på äldreboenden, restauranger serverar vår mat och städfirmor ordnar vår flyttstädning. Detta har lett till tidsbesparingar och en ökad fritid för hushållen, men denna sparade tid fylls kanske istället med nya måsten; långväga resor för dagligvaruhandel, arbetspendling, ärenden som uträttas via Internet eller surfande på nätet för underhållning eller tidsfördriv. Effektivare transportsystem och en ökad tillgänglighet behöver därmed inte leda till ett minskat transportarbete, då tidsbesparingarna tenderar att ätas upp i samband med att en persons rörlighet ökar (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

Det faktum att individers tidsgeografiska handlingsutrymme växt har gett en till synes slumpmässig lokalisering av service, handel, fritidsaktiviteter, arbetsplatser och bostäder - och hur dessa förhåller sig till varandra i det tidsgeografiska rummet. En ökad mobilitet präglar samhällsutvecklingen i hög grad och bidrar till att omforma den byggda miljön med dess komplexa socio-materiella strukturer. För många är tiden en central faktor och tidsbesparingar värderas högt. Ett konkret sätt för att spara tid och kunna utföra vardagens många aktiviteter är att välja ett färdmedel som ökar tillgängligheten till viktiga målpunkter. För detta ändamål är bilen ett svårslaget val. En hög mobilitet och målpunkternas tidsgeografiska utspriddhet gör bilen till det föredragna färdmedelsvalet för många personer, och för många typer av resor (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

### 2.2.3 Automobilitet

Samhällets rumsliga, sociala, ekonomiska och kulturella utveckling mot den höga nivå av mobilitet som präglar det idag, beror i stor utsträckning på vad Featherstone (2004) kallar för *automobility*: automobilitet. Bilen är i centrum för hur vi organiserar våra aktiviteter och samhällsfunktioner. Med bilen har hemmet skiljts från arbetsplatsen, staden har funktionsseparerats och externhandel har etablerats. Automobiliteten både ger och påtvingar människan en stor flexibilitet i hur hon organiserar livet och vardagen. Förhållandet mellan tid och avstånd har inte längre samma begränsningar. Sett ur ett samhällsperspektiv har människors rörelsemönster och resvanor blivit oförutsägbara och individualistiska, och svåra att planera för (ibid.). Vidare beskriver Urry (2004) ett automobilitetssystem som skapar och reproducerar bilens dominerande ställning. Bilen beskrivs bland annat som att vara "the predominant global form of 'quasi-private' mobility that subordinates other mobilities of walking, cycling, travelling by rail and so on, and reorganizes how people negotiate the opportunities for, and constraints upon, work, family life, childhood, leisure and pleasure." (Urry 2004, s. 26. Kursivering i original.). Inte enbart människans rörlighet är idag i hög grad beroende av bilen, för automobilitetssystemet är närvarande i många aspekter av samhället. Ekonomi och samhälle befinner sig i en inlåsning gentemot automobilitetssystemet. Gemensamt har vi skapat oss nya behov - och behov av att vara mobila - som endast svårt tycks kunna brytas (Urry 2004). Denna rörlighet tar upp både tid och rum och de två kan inte separeras (Thrift 1996).

Den infrastruktur och de ytor som det bilberoende samhället kräver påverkar utformningen av såväl städer som landsbygd och glesbygd. Automobilitetens artefakter och dess effekter är spridda över stora avstånd och kan vara mer eller mindre koncentrerade, och är kanske inte alltid synliga för blotta ögat. Exempelvis är det vanligare att använda cykeln som transportmedel i de större skånska städerna jämfört med i Skånes mindre tätorter. Anledningarna kan vara många, bland annat är bilens negativa effekter i form av luftföroreningar och trängsel inte lika påtagliga i småorterna som i storstaden. Eftersom bilens skadliga följdverkan därmed blir mindre konkret, kan det vara så att motivationen att välja ett mer hållbart transportmedel minskar (Region Skåne 2015).

En stor andel av svenskarnas förflyttningar inom landets gränser görs för att uträtta serviceärenden och andra mer eller mindre nödvändiga ärenden. Adderas därtill resor relaterade till frivilliga aktiviteter, fritidsintressen, sociala sammankomster och semester utgörs ungefär hälften av det totala transportarbetet under ett dygn av fritidsrelaterat

resande, enligt statistik från 2001 (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005). Baserat på siffror från 2005/2006 svarar fritidsresorna för strax över 40 % av den vägbundna trafikens totala reslängd (Neergaard & Evanth 2012). Bilen har en stor betydelse för fritidens förflyttningar, dock utgör fritidsresandet den reskategori som är svårast att influera. I synnerhet om ingen yttre omständighet existerar, såsom en ekonomisk kris eller begränsad drivmedelstillgång, som hade kunnat ha en dämpande effekt på fritidsresandet (ibid.). Det är av stor vikt att förändra dessa resvanor i en mer hållbar riktning; färre och kortare resor och ett färdmedelsbyte från bil till aktiva transportsätt såsom cykel eller gång. För att åstadkomma mer hållbara resvanor studeras därför orsakerna till individens färdmedelsval noga. Hastighet, bekvämlighet och frihet är välkända argument till varför valet allt som oftast faller på bilen. Bortsett från dessa mer rationellt sett förklarliga faktorer med inflytande på färdmedelsvalet, kan också tilläggas psykologiska faktorer såsom identitet, vana och sociala normer. Bilen har en högre status i många sammanhang. Dock är bilen inte alltid, och inte för alla, det föredragna färdmedlet. Olika preferenser och attityder ligger bakom detta, såsom miljöhänsyn eller moralisk övertygelse och skyldighet. Dock finns det diskrepanser mellan attityder, intentioner och beteende. En stark vilja att välja ett mer hållbart färdmedel behöver inte resultera i ett överensstämmande beteende, exempelvis på grund av begränsningar i tillgänglighet eller omständigheter i individens liv som gör att alternativa transportmedel inte upplevs kunna ersätta bilen. På samma vis kan den dominerande bilkulturen och ett upplevt psykologiskt beroende och bundenhet till bilen vara faktorer som gör att alternativa transportmedel inte väljs, även om de inte upplevs medföra begränsningar för individen (Anable 2005).

Med detta i åtanke bör också det faktum nämnas att det inte alltid är en målpunkt som är syftet med en förflyttning. Ibland kan resan i sig, med dess olika kvaliteter och upplevelser, vara anledning nog till att ge sig ut på vägarna. Majoriteten av forskningen kring färdmedelsval ser resan som något som varje individ söker minimera vad gäller tid och kostnad. Så är dock inte alltid fallet. För många kan själva resan i sig ge mervärden. Att köra bil kan innebära en möjlighet att komma ut och se på omgivningarna, lyssna på radio eller njuta av själva upplevelsen att köra. I andra sammanhang kan det vara tåget som ger en stunds avkoppling och möjlighet att läsa eller arbeta, trots att det ibland kanske ger en längre restid. Valet av transportmedel behöver alltså inte enbart grunda sig i ett tids- och kostnadsperspektiv (Anable & Gatersleben 2005).

## 2.3 Regionförstoring

Som diskuterat i avsnitten här ovan, har det under de senaste årtiondena skett en successiv ökning av de rumsliga avstånden mellan viktiga målpunkter såsom hem och arbetsplats, vilket inneburit ett ökande krav på tidseffektiva förflyttningar. Arbetsmarknaderna har gått från att vara lokala till att i en högre grad vara regionala; arbetsplatsen ligger inte nödvändigtvis i bostadsorten, utan kan ligga i en eller flera orter längre hemifrån. Regionförstoring som företeelse innebär i korthet att tätorter på både ett politisk-strategiskt plan och på ett funktionellt plan kopplas samman på olika sätt, för att tillsammans bilda områden för arbete och fritidsaktiviteter (Hrelja & Nyberg 2012).

I Sverige har kommuners och regioners administrativa gränser efter hand utvidgats med en följd att antalet administrativa enheter har minskat. År 1974 skedde en kommunindelning som resulterade i 300 kommuner, med principen att varje kommun skulle ha en centralort runt vilken kommunens samhällsfunktioner skulle organiseras. Drygt tio år senare hade ett behov av en förändrad administrativ indelning uppstått efterhand som befolkningens pendlingsresor tog plats över större avstånd. Kommunerna delades in i 111 lokala arbetsmarknader (LA) för att bättre kunna svara mot de interkommunala pendlingsmönstren, vilka hade identifierats utifrån nationell pendlingsstatistik. År 2005 hade antalen LA minskat till 82. Att det sker en förstoring av de funktionella regionerna betraktas i regel som positivt av svenska beslutsfattare och tjänstemän. Genom olika åtgärder, såsom strategiska



infrastrukturinvesteringar, är den uttalade avsikten att främja regionförstoringen. Det här kan tolkas som en strategi avsedd att stödja lands- och glesbygd genom att åstadkomma en funktionell integration med tätorter och städer. En tanke är att dessa ska fungera som regionens motor och främja dess ekonomiska tillväxt och lyfta de mer glest befolkade områdena (Amcoff 2009). Ett exempel på hur man från politiskt håll förhåller sig till och samtidigt främjar regionförstoringen är Region Skånes "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050", ett diskussionsunderlag som i skrivande stund är på remiss (Region Skåne 2016). Här omtalas Skåne som en storstadsregion som jämförs med Göteborg och Stockholm. Regionen problematiserar att mer än hälften av alla delresor i Skåne görs med bil medan kollektivtrafikens andel i Skåne enbart är hälften av kollektivtrafikens andel i de två andra storstadsregionerna (ibid.). Med förbättrad kollektivtrafik kan storstadsregionen Skånes arbetsmarknad växa. Samtidigt skriver Regionen att den skånska storstadsregionen är annorlunda, då den inte enbart domineras av en huvudort, utan har en flerkärnig Ortsstruktur (ibid.). Jämförelsen mellan Skånes, Stockholms och Göteborgs färdmedelsandelar kan därmed behöva förstås i det ljuset.

Sambanden mellan infrastrukturinvestering, regionförstoring och ekonomisk tillväxt är dock oklara. Mekanismerna bakom regionförstoringen är inte kartlagda, menar Amcoff (2009), och det kan också diskuteras om de allt större och färre regionernas administrativa gränser avspeglar våra resvanor och behov av arbetspendling (ibid.). Amcoff (ibid.) anser att det finns skäl till att ifrågasätta användningen av mätmetoder och data som ligger till grund för slutsatsen att Sveriges regioner förstoras i en snabb takt. Genom att diskutera och analysera dataunderlaget med alternativa utgångspunkter, drar Amcoff slutsatsen att en regionförstoring mycket väl kan vara en pågående företeelse, men att den troligen inte sker i den takt som det ofta antas. Därav kan det vara så att de planeringsstrategier som utgår från en hastig regionförstoring inte får avsedd verkan eller får oavsiktliga följder (ibid.).

Att avstånden mellan hem och arbete ökar och att vi reser över allt större avstånd kanske inte sker i den hastighet som beslutsfattare och planerare utgår ifrån. Trots det tycks det ändå vara fallet att en regionförstoring äger rum, vilket möjligen påskyndas av att det är en politisk målsättning att främja regionförstoring. En ökad rörlighet är ett politiskt mål, främst för att stimulera regional tillväxt och funktionella arbetsmarknadsregioner vilket bland annat ska bidra till en ökad kompetens och konkurrenskraftighet hos företag, samt mer passande jobbmöjligheter för arbetstagare (Jönsson & Scholten 2010; se Sandow & Westin 2007). Dock riktas även viss kritik mot samhällets och arbetsmarknadens krav på en ökad mobilitet. Sett ur ett vardagsperspektiv är de längre resvägarna svåra att få att gå ihop med vardagens tidspussel. Avstånden mellan aktiviteter som man behöver eller vill göra har blivit större och så även behovet av tidseffektiva transporter. För många upplevs bilen som ett nödvändigt färdmedel, i synnerhet för barnfamiljer som behöver kunna koordinera flera personers aktiviteter och då barnen inte själva kan transportera sig, behöver föräldrarna genomföra fler resor för att även barnens behov och aktiviteter ska kunna nås (Waldo 2002).

Tendensen är att de förflyttningar som görs under fritiden blir fler och längre, i förhållande till pendlingsresor. Ur ett trafikplaneringsperspektiv är det därför inte heller enbart tidsgeografiska avstånd mellan hem och arbetsplats som behöver analyseras för att skapa ett effektivt transportsystem, utan också fritidens många och ofta vitt skilda målpunkter. Om trafiksystemen utformas för att huvudsakligen matcha den prognosticerade arbetspendlingen kan det leda till att fritidsresorna blir allt längre, och som en följd även det totala transportarbetet (Ma & Banister 2007).

## 2.4 Urban form och utvecklingsstrategier

Stadens form och den byggda miljöns utformning är inte en självklarhet men inte heller en slump. Över tid har olika stadsbyggnadsideal och strategier för att uppnå idealen avlöst varandra och omformats för att åter vinna mark i en ny tappning. För många är idag blandstaden det ideal som eftersträvas, vilket Bellander (2005) kunnat konstatera efter en

granskning av flertalet mål- och strategidokument från såväl lokala, regionala, nationella och internationella aktörer inom planeringsverksamhet och -policy. Blandstaden är ett begrepp som syftar till en urban miljö där olika funktioner finns tillgängliga på kvartersnivå. Det kan förstås som ett svar på modernismens funktionsuppdelning, som ofta ses som en orsak till våra omfattande transportbehov, städernas utbredning, människors ojämlika tillgång till bland annat handel, service och rekreation samt en uppdelning av vardagens göromål. Blandstaden rymmer olikheter avseende såväl samhällsservice och handel som bostäder och företag (ibid.). Nyurbanismen har rötter i den amerikanska planeringsrörelsen *New Urbanism* och har många likheter med konceptet blandstad. Trots att rörelsen i stora drag syftar till att minska funktionalismens och modernismens inflytande genom att förespråka och ta fram program för den blandade kvartersstaden, kan denna rörelse sägas ha många likheter med modernismen med sin märkbara tilltro till planering och fastslagna principer (Klingberg 2006).

En teori är att den täta staden, i avseendet att byggnader och funktioner är belägna på ett kort avstånd från varandra, leder till mindre transportarbete då behovet av att förflytta sig inte är stort. Vidare torde det leda till färre utsläpp och minskad energianvändning. Förtätning i redan urbaniserade områden kan ge en ökad befolkningstäthet och därmed ett förbättrat underlag för service och infrastruktur och att redan gjorda investeringar såsom vägar och fjärrvärmenät nyttjas bättre (Bellander 2005). Litman (2016) skriver om *smart growth*, en stadsutvecklingsstrategi som handlar om att bygga en kompakt blandstad som möjliggör för transporter med en variation av färdmedel. På så vis kan kollektivtrafiken utvecklas och såväl direkta som indirekta kostnader av trafik minimeras. Genom att förtäta den urbana miljön och bygga på redan exploaterad mark kan andel hårdgjord yta begränsas och mark kan istället nyttjas för exempelvis jordbruk och rekreation samt främjande av biotoper och ekosystem. Ekonomiskt sett kan besparingar göras avseende samhällsnyttig infrastruktur och service. Mindre trafik leder till minskade föroreningar och färre trafikrelaterade olyckor samt frigör mark till andra aktiviteter medan tillgängligheten till olika målpunkter ökar (ibid.).

En ofta framförd kritik är att vid förtätning tenderar grönområden nedprioriteras till förmån för bebyggelse, något som kan resultera i städer med alltför få parker och andra naturlika områden, vilka forskning menar är viktiga för vårt välbefinnande på flera sätt (se Konijnendijk et al 2013). Det finns också anledning att begrunda vilken sorts levnadsmiljö en tät stad kan resultera i utifrån ett socialt hållbarhetsperspektiv. En möjlig risk är att förtätningen ger upphov till trängsel och i längden en försämrad tillgänglighet (Bellander 2005). För barns utveckling är det av vikt att det finns platser och säkra utomhusmiljöer som de kan röra sig i och utforska på egen hand, vilket en alltför tät och trafikerad bostadsmiljö kan utgöra ett hinder mot (Björklid & Nordström 2007). Det finns inga allmängiltiga svar på frågan om, hur och när förtätning bör ske, utan hänsyn behöver tas till den lokala kontexten och dess förutsättningar (Bellander 2005).

Parallellt med förtätningstrenden pågår det en utbredning och utglesning av den byggda miljön, så kallat *sprawl*, genom att städernas ytterkantsområden och förorter byggs ut tillsammans med en fortsatt externhandelsetablering (Hrelja & Nyberg 2012). Dock är den pågående utvecklingen inte att likställa med tidigare årtiondens funktionsseparerade förortsbygge. Snarare ingår dessa nya förtätningar i vad Wikström (2010) kallar för "ett urbant fält där de gamla kärnorna degraderas till noder bland alla andra." Centrum har inte samma betydelse och funktion som det hade förr och decentraliseringen gör att funktioner och målpunkter blir mer spridda till andra delar av staden. Det här inverkar på resmönster och ger upphov till nya krav på transportinfrastrukturen (ibid.).

En flerkärnig stad förespråkas av en del som en lösning på förtätningens och stadsutbredningens problematik vilket också skulle kunna gynna en utvecklad kollektivtrafik. I en större skala är det flerkärniga orter som beskrivs vara del av lösningen, med tätorter som är fysiskt integrerade genom transportinfrastruktur vilka på så vis kan dra nytta av närheten till varandra och möjliggöra en spridning av arbetsplatser och andra målpunkter samtidigt som större storstadsområden avlastas. Med en flerkärnig ortsutveckling är idén att fokus

ligger på utveckling av orternas centrumområden och kollektivtrafiknoder.

Transportinfrastrukturen har en viktig roll i detta utvecklingsscenario vilket kräver att planeringsverksamheten ser till den regionala skalan, samtidigt som de lokala frågorna och förhållandena behöver uppmärksammas (Bellander 2005).

*Transit-Oriented Development* (TOD) är en strategi som specifikt lägger fokus på stadsutveckling i relation till strategiska kollektivtrafiknoder. Avsikten är att nå en bredd av hållbarhetsmål; genom att utveckla områden i kollektivtrafikens närhet kan hållbara färdmedelsandelar öka, bilberoendet dämpas och en urban miljö som är gävanlig med blandade funktioner främjas medan förtätningen bidrar till en mer effektiv markanvändning. I Sverige har strategin blivit vida spridd bland kommuner och regionala aktörer (jmf. Länsstyrelsen i Skåne län et al. 2010) och har närapå kommit att likställas med en hållbar stad. En kritik är dock att denna form av förtätning, med sitt fokus på att skapa urbana kvaliteter, kan ge upphov till fler fritidsresor med bil i syfte att nå platser för rekreation när ytor och grönområden riskerar bli färre eller mindre kvalitativa (Qviström, Bengtsson & Vicenzotti uå). En hypotes, under benämningen *compensation hypothesis*, är att bristen på trädgårdar, parker och rekreativa värden i tätbebyggda stadsmiljöer ger upphov till fler resor till grönområden utanför det bebyggda området, fritidsbostäder eller andra långväga fritidsresor, vilket ökar transportarbetet (Strandell & Hall 2015). I en studie av hur förtätning inverkar på användandet av fritidsbostäder fann Strandell & Hall (ibid.) att boende i en tät urban miljö nyttjar fritidsbostäder i en högre utsträckning, delvis för att bostadens närområde har sämre förutsättningar för rekreation, men också för att den täta stadsmiljön kan ge upphov till social oordning, trafikproblem, buller och icke-gävanliga miljöer. Forskningen om hypotesens validitet visar dock motsägelsefulla resultat (ibid.).

TOD har vunnit mark på många håll i världen som en modell för stadsutveckling och strävan att utveckla kollektivtrafikorienterade orter är idag vanlig. Dock finns det många orter där de kvaliteter som utmärker en TOD endast delvis eller slumpmässigt har realiserats, där hållbara transporter har en begränsad färdmedelsandel och där det saknas riktade planeringsinsatser för att främja gång- och cykelandelarna. Denna typ av ort kan snarare benämnas som en *Transit-Adjacent Development* (TAD); en ort med intilliggande kollektivtrafiksnod (Hale 2014).



### 3. SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Denna studie tar avstamp i ovan problembeskrivning och teoretiska utgångspunkter. Studiens syfte och forskningsfrågor preciseras här nedan.

#### 3.1 Syfte

Syftet är att få en bättre förståelse för hur fritidens resor och transportval ser ut för barnfamiljer samt hur de påverkas av vardagens aktiviteter och förutsättningar.

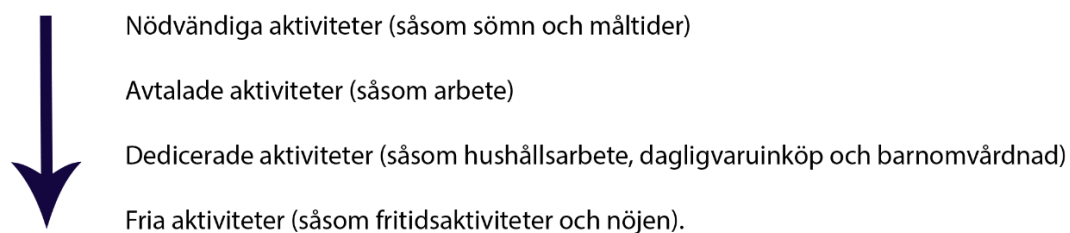
#### 3.2 Frågeställningar

1. Hur och i vilka syften förflyttar sig barnfamiljer bosatta i Skurups tätort på fritiden? Vad kan inverka på det?
2. Hur resonerar barnfamiljer kring val av transportmedel för fritidens resor?
3. Vilken betydelse har tillgängligheten till Skurups tågstation för barnfamiljers fritidsresor?

#### 3.3 Definitioner

##### FRITIDSRESOR

Den här studien undersöker fritidens förflyttningar och resor, det vill säga fritidsresor. I en studie av vad som influerar valet av transportmedel vid medellånga till långväga resor definierade Limtanakool, Dijst & Schwanen (2006) fritidsresor (*leisure trips*) som resor i syfte att besöka familj och vänner, utomhusvistelse, sport samt aktiviteter för underhållning och nöje (ibid., s. 330). Den här definitionen bidrar till att rama in och öka förståelsen för begreppet fritidsresor, men i den föreliggande studien avses också mer rutinbetonade och nödvändiga förflyttningar. Elldér (2014) beskriver hur individens tidsgeografiska begränsningar ser annorlunda ut beroende på typ av aktivitet (jmf. Schwanen, Kwan & Ren 2008) och diskuterar detta utifrån Ås (1978 se Elldér 2014) kategorisering av tidsanvändning och aktiviteter. Enligt Ås finns fyra kategorier:



Figur 1. *Kategorisering av aktiviteter.* I pilens riktning blir aktiviteterna allt mindre tidsgeografiskt bundna, det vill säga mindre knutna till en viss plats och tid. De tidsgeografiska begränsningarna har effekt på hur individen förflyttar sig och vilka aktiviteter som kan utföras när och var. Fria aktiviteter görs under individens fria tid; under hennes fritid. De fria aktiviteterna är mest flexibla i tid och rum och är ofta ett resultat av personliga preferenser samt individens resurser (Elldér 2014 s. 122, baserat på Ås 1978. Egen bearbetning.).

Nödvändiga aktiviteter utförs i hög grad i bostaden och medför därmed ingen förflyttning. Avtalade aktiviteter avser främst lönearbete eller arbete mot betalning. Begreppet fritidsresor eller fritidens förflyttningar ska därför förstås som de förflyttningar en person gör, så länge det huvudsakliga syftet inte är arbetspendling eller arbetsresa. Utifrån denna kategorisering berör den föreliggande studien dedicerade och fria aktiviteter samt de förflyttningar som görs för att utföra dem.

## MOBILITET

Begreppet syftar till rörlighet, i denna studie mer precist fysisk, geografisk rörlighet. Frändberg, Thulin & Vilhelmson (2005) beskriver det som "när en individ kroppsligen byter plats i det geografiska rummet" (ibid. s. 15). Andra former av mobilitet, vilka ej inkluderas i den föreliggande studien, är: social rörlighet som har att göra med status och hur en individ anses vara positionerad gentemot andra eller samhället genom till exempel inkomst eller utbildning; virtuell rörlighet vilket avser hur vi förflyttar oss i handling och tanke med informations- och kommunikationsteknik; samt medial rörlighet som handlar om hur en persons referensramar och vetskap utvidgas med hjälp av massmedia (Frändberg, Thulin & Vilhelmson 2005).

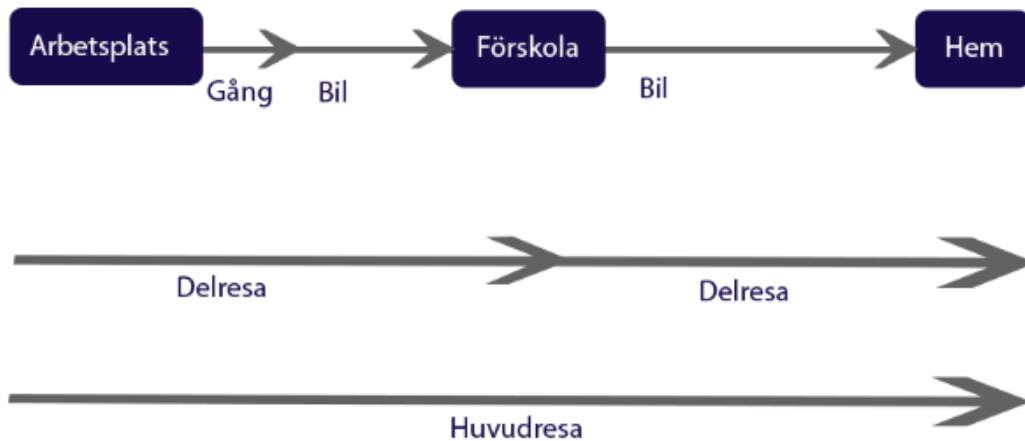
### 3.4 Avgränsningar

## FRITIDENS FÖRFLYTTNINGAR OCH RESOR

En betydande andel av den vägbundna trafiken utgörs av fritidens förflyttningar (Neergaard & Evanth 2012). Samtidigt är dock forskningen avseende förflyttningar i andra syften än arbete begränsad (Dieleman, Dijst & Burghouwt 2002) och när det gäller icke-arbetsrelaterade resvanor och rörelsemönster finns ett större utrymme för individuella och personliga val (Haugen & Vilhelmson 2013). I denna studie undersöks därför fritidsresvanor medan arbetspendling och arbetsresor ligger utanför dess avgränsningar.

## DELRESOR

En resa eller förflyttning görs allt som oftast i ett huvudsakligt syfte, men kan ha flera målpunkter eller ärenden längs med vägen. I en sådan situation är det tal om en huvudresa med en eller flera delresor vilka kan ske med olika reselement (färdmedel) (se figur 2). Exempelvis kan en huvudresa mellan hem och arbete ha delresor och delresepunkter som inte rör personens arbete, vilket illustreras nedan i figur 2. Delresorna som görs mellan hem och arbete utgör viktiga pusselbitar för att kunna förstå individens resvanor och vad som kan inverka på dem. På så vis är arbetspendling av indirekt intresse även i denna studie.



Figur 2. *Resedefinitioner*. I detta exempel består huvudresan mellan arbetsplats och hem av två delresor som separeras av delresepunkten förskola. Reseelementet var inledningsvis gång, då personen gick från arbetsplatsen till sin parkerade bil, varpå resseelementet växlade till bil. Totalt sett har huvudresan haft två olika resseelement: gång och bil (Niska et al. 2010, s. 22. Egen bearbetning.).

## SOCIO-EKONOMI & DEMOGRAFISKA FAKTORER

Forskningen om mobilitet, resvanor och transportval är omfattande och visar att flera olika faktorer har betydelse för hur, vart och varför människor förflyttar sig. I flertalet studier har socio-ekonomiska faktorer visat sig ha en påtagbar effekt (Etminani-Ghasrodashti & Ardeshiri 2016; Lucas et al. 2016; Eildér 2014) och är viktiga att ta hänsyn till i transportrelaterade studier. Även socio-demografiska faktorer påverkar resvanor och val av transportmedel (Cao, Mokhtarian & Handy 2009). På grund av de ramar och den tidsbegränsning som denna uppsats har, undersöks dock inte dessa faktorer närmre.

## BARNFAMILJER

Studien är avgränsad till barnfamiljer. Ett hushåll med barn kan antas ha speciella transportbehov och resvanor och i en högre grad uppleva bilen vara ett nödvändigt färdmedel (Waldo 2002). Därför är denna samhällsgrupp av intresse att studera närmre. Vidare möjliggör valet av barnfamiljer att relevanta respondenter på ett mer direkt sätt har kunnat urskiljas och kontaktas. I denna studie har vuxna familjemedlemmar i familjer med barn i åldersspannet 1-9 år deltagit.

## SKURUPS TÄTORT

Skurups tätort i Skurups kommun är en mindre ort med förhållandevis goda transportförutsättningar och infrastrukturella förbindelser, ett gott service-, aktivitets- och handelsutbud samt en relativt tät urban struktur (se avsnitt 4.3 Fallstudieort: Skurup). Ortens kvaliteter skulle kunna främja ett mer hållbart resande. Dess geografiska lokalisering i förhållande till viktiga målpunkter och till den expansiva Öresundsregionen lär dock också inverka på resvanor och transportbehov. Skurups tågstation är centralt belägen och tillgängligheten till tåget torde vara god för en stor andel ortsinvånare, då de bor i ett stationsnära läge. Sammantaget gör dessa aspekter det intressant att studera fritidens resvanor hos ortens barnfamiljer.

## FALLSTUDIE SOM FORSKNINGSMETOD

Fritidens resvanor undersöks genom en kvalitativ fallstudie (se kapitel 4. Metodik och metod). Avsikten är inte att presentera kvantifierade resultat, utan att ge en djupare förståelse för kontexten kring fritidens förflyttningar med avgränsning för en specifik samhällsgrupp (barnfamiljer) bosatta i en specifik ort (Skurups tätort). Fallstudien baseras på resedagböcker från 10 föräldrar bosatta i eller strax utanför Skurups tätort och semi-strukturerade samtal. Eftersom datainsamlingen gjorts under kort tid är därmed empirins omfattning begränsad. Den ger även en subjektiv ögonblicksbild av barnfamiljernas förflyttningar och aktiviteter, som de är för närvarande. Studieresultaten behöver förstås med detta i åtanke.

### 3.5 Disposition

I kapitel 4. Metodik och metod, som härpå följer, presenteras inledningsvis studiens metodologiska ramar och en redogörelse av fallstudiebaserad forskning. I avsnitt 4.3 beskrivs fallstudieorten Skurup. Vidare beskrivs vilka metoder som använts för insamling och bearbetning av empiri. I avsnitt 4.8 Metodkritik diskuteras val av metod.

I kapitel 5. Fallstudie: Barnfamiljers fritidsresor redovisas studieresultaten.

I uppsatsens kapitel 6. Analys och diskussion diskuteras och tolkas fallstudiens resultat, som relateras till begrepp och aspekter av samhällsutveckling vilka diskuterats i tidigare avsnitt. I avsnitt 6.2 ges förslag på vidare forskning.

Slutligen, i kapitel 7. Slutsatser, presenteras uppsatsens huvudsakliga slutsatser och dess möjliga tillämpning.

## 4. METODIK OCH METOD

### 4.1 Forskningsinriktning och metodologiska ramar

Næss & Saglie (2000) beskriver hur forskning *för* planering och forskning *om* planering tillsammans utgör forskningsfältet planeringsforskning (*planning research*) eller "forskning om planeringens problemställningar" (*research into planning issues*) (ibid., s. 730). Den förstnämnda inriktningen, forskning *för* planering, berör frågor och förhållanden som planerare behöver erhålla kunskap om för att bedriva planeringsverksamhet, exempelvis analyser av fysiska strukturers inverkan på mänsklig aktivitet, urbana grönstrukturer och utvärdering av planer. Forskning *om* planering undersöker å andra sidan planeringsverksamhetens makt- och aktörskonstellationer, processer, funktioner och resultat (Næss & Saglie 2000). Avsikten med studien som ligger till grund för denna uppsats är att få en bättre förståelse för hur barnfamiljers fritidsresor och transportval ser ut samt hur de påverkas av vardagens aktiviteter och förutsättningar. Den föreliggande studien har därmed främst en ambition att bidra till forskning *för* planering.

Som forskningsfält är inte planeringsforskning en egen disciplin utan har sin vetenskapliga grund inom såväl naturvetenskap som samhällsvetenskap och humaniora. Planerare och planeringsverksamheten som sådan har behov av tvärvetenskaplig kunskap. Därav finns det inom forskningen såväl som bland yrkesverksamma olika metodologiska och teoretiska traditioner, samt teoribildning som är grundad i både en kvantitativ och en kvalitativ utgångspunkt (Næss & Saglie 2000). Dock är en kombination av utgångspunkter och metoder det mest vanligen förekommande.

Vid utformningen av en forskningsstudie är huvudsaken att dess syfte styr val av metodik och forskningsmetod (Brannen 2004; Næss & Saglie 2000). Grundat i detta resonemang har förestående studie gjorts med en kvalitativ utgångspunkt. En kvalitativ metod är passande för undersökningar av situationer med en hög grad av social komplexitet (Denscombe 2000) och som berör människors sätt att relatera till sin fysiska omgivning (Næss & Saglie 2000) vilket är fallet för den undersökning och analys som vidare presenteras i denna uppsats. Med en kvalitativ ansats har forskaren en framträdande roll vid såväl urval som tolkning av data (Denscombe 2000). Subjektiviteten hos kvalitativa studier är därför ofta påtalad, och så i negativa bemärkelser. Simons (2009) menar dock att subjektiviteten snarare är en ofrånkomlig och inte nödvändigtvis en negativ aspekt av denna sorts forskning. En kvalitativ studie berör mestadels fenomen som till sin natur måste studeras i sin kontext och vars uttolkare, forskaren, använder sina kunskaper för att analysera och dokumentera dem. Att forskaren utför en analys och tolkning av det som observeras eller av empirisk data sker i all sorts forskning, men i en kvalitativ studie är forskarens deltagande roll mer påtaglig än i andra sorters studier. Forskaren bör erkänna studiens subjektivitet men också redovisa hur egna värderingar och förförståelse kan inverka på forskningen samt ha tillvägagångssätt för att minska den egna personens inverkan (ibid.).

Inom samhällsvetenskapen, som planeringsforskningen delvis har sina rötter i, pekar forskningsresultaten i princip uteslutande på tendenser och förhållanden som är giltiga för ett större antal människor, men som inte är absoluta sanningar (Næss & Saglie 2000). Det kan också uttryckas med att "objektivitet i samhällsvetenskapen är ett komplext fenomen" (Gustavsson 2004, s. 11) och att forskningen ofta bedrivs med ett "kvasi-objektivt antagande: som om en objektivitet existerar." (ibid. Kursivering i original). Forskning som är inriktad på att beskriva sociala sammanhang genererar inte absoluta sanningar, utan bidrar till teoribildningen inom fältet genom att exempelvis testa eller generera hypoteser och teorier (Næss & Saglie 2000).

Den hermeneutiska kunskapstraditionen använder tolkning och förståelse som metod. Den hermeneutiske forskaren kan använda sig av kvantitativ data, även om kvalitativ data och metod är dominerande. Om kvantitativ data används analyseras den dock inte statistiskt,

utan blir del av det empiriska underlaget som forskaren tolkar och analyserar utifrån. Inom hermeneutiken finns därmed inte heller krav på representativt urval eller en mättnad i antal respondenter. Respondenter väljs utifrån en ansats att tillföra och berika analysen med fler kvalitativa perspektiv, istället för ansatsen att fler respondenter ska bekräfta de redan gjorda tolkningarna. Därför är forskningsresultat inom den hermeneutiska traditionen inte generaliserbara utöver det specifika sammanhanget, utan tjänar snarare som verktyg för att få förståelse för vad som skulle kunna gälla i andra fall (Gustavsson 2004). En god kännedom om kontexten gör det mer sannolikt att forskaren kan formulera väl underbyggda och giltiga tolkningar av det studerade fenomenet. På så vis är frågan om validitet aktuell även inom hermeneutiken (Ödman 2004).

Med detta sagt finns det också andra krav på kvaliteterna hos forskningsresultaten och kriterier som anger hur rimliga och välgjorda de kan anses vara (Gustavsson 2004). Dessa är:

- att kunna hantera texter
- argumentation
- källkritik
- dataredovisning
- akribi (noggrannhet)
- tillämpning av tolkningskriterier.

(Ödman 2004, s. 82).

Kortfattat innebär det första kriteriet att forskaren noggrant dokumenterar intervjuer samt söker och väljer relevanta texter, varpå de ska bearbetas på ett sätt som ger dem och eventuella intervjupersoner rättvisa. För att kunna hantera textmaterialet behöver forskaren finna en eller flera relevanta kontexter, så att texter kan sättas i relation till ett sammanhang och därmed kunna tolkas. Detta kan ske genom studier av tidigare forskning i ämnet och litteratur. Slutligen innebär hanteringen av texter också att tolka dem; dels en inomtextlig tolkning och dels en kontextuell tolkning (Ödman 2004).

Argumentationskriteriet innebär att forskaren ska kunna uttrycka sin tolkning språkligt och med en god argumentationsteknik, så att tolkningens värde tydliggörs vilket kan leda till validering. Vad gäller källkritik innebär det för det första att vara kritisk till varifrån information kommer. I tillägg bör hänsyn tas till samtidskravet, om det finns tendenser till förvanskad empiri samt att forskaren bör kontrollera om ett uttalande är beroende av en annan källa, det som inom klassisk källkritik kallas det beroendekritiska kriteriet. Dokumentation i en kvalitativ studie bör vara riklig, vilket leder till krav på dataredovisning. För att stödja argumentationen bör empirin redovisas så att andra enkelt kan tillgå samma material som forskaren och därmed värdera tolkningar och slutsatser. Dock kan en väldigt omfattande redovisning av datamaterial göra forskningsrapporten oläslig eller försvåra förståelsen, så det gäller att göra en avvägning bland det material som redovisas (Ödman 2004).

Noggrannhet med avseende på att vara konsekvent i sitt språkbruk, citationsteknik, referenssystem och källhantering är grundläggande inom all vetenskap. Vad gäller forskarens tillämpning av forskningskriterier kommer frågan om validering upp på nytt. Hur avgör forskaren om hens tolkningar har validitet? Tolkningarna som görs får inte motsäga det empiriska materialet, och alla delförklaringar måste stämma överens med den sammanvävda bilden som forskaren beskriver i sina förklaringar och slutsatser. Här handlar det om att forskaren enbart har sin förförståelse och kunskap att utgå från för att tolka materialet, men att hen likväl har krav på sig att göra djuplodande försök att vidga sina perspektiv. Olika, och ibland motsägelsefulla, tolkningar kan göras utifrån data som föreligger. Därav finns det ofta

inte en förklaring som till fullo förklarar alla presenterade data, och en möjlighet är då att redovisa alternativa tolkningar av det studerade fenomenet (Ödman 2004).

I tolknings- och förståelseprocessen, som är central för hermeneutisk forskning, är förförståelsen grundvalen. Forskarens förförståelse är som ett filter som empirin filtreras igenom. Tidigare erfarenheter, teoretiska utgångspunkter och kunskap påverkar tolkningen och ger empirin sin innebörd. Dynamiken mellan tolkning, förklaring och förståelse är växlande, så att nya kunskaper kontinuerligt ger andra eller nyanserade tolkningar av den studerade företeelsen. Det krävs att forskaren är mottaglig för nya insikter och för att den tidigare förförståelsen kan komma att ändras (Ödman 2004).

Med dessa metodologiska utgångspunkter i åtanke har denna studie gjorts. Förenligt med hermeneutikens tolkningsprocess, som i stora drag beskrevs här ovan, har studien en induktiv ansats. Det kan beskrivas som en nerifrån-upp process, där empirin och den studerade kontexten blir till data som forskaren, så objektivt och fördomsfritt som möjligt, tolkar och drar slutsatser utifrån. Därför är det också centralt för den induktiva metoden att insamlandet av fakta görs med stor noggrannhet och att empirin överensstämmer med slutsatserna. Om föresatsen är att studera de underliggande mekanismerna till *varför* något sker, behöver även orsakssamband baserat på tolkningar gjorda utifrån insamlad fakta beskrivas (Persson & Sahlin 2013).

Avsikten med denna uppsats är att den aktuella studien kan bidra till planeringsforskningen med relevanta tolkningar och förklaringar av den empiriska verkligheten, så som den tagit sig uttryck i det studerade fallet. Ambitionen är med andra ord inte att presentera generaliserade slutsatser, utan förhoppningen är att studien kan ge ny förståelse för den studerade kontexten.

#### 4.2 Fallstudien som metod: svagheter och styrkor

För att kunna börja förstå ett komplext sammanhang eller ett svåröverblickbart fenomen är forskning genom att företa en fallstudie ett användbart tillvägagångssätt. En fallstudie tillåter forskaren att studera sammanhanget för att på så vis få en djupare förståelse och samla in empirisk data, som ligger till grund för tolkning och analys (Gummesson 2004).

Fallstudiebaserad forskning kan vara såväl kvalitativ som kvantitativ, men det är vanligt att den har inslag av olika metoder med rötter i både den kvalitativa och den kvantitativa traditionen (Gerring 2007; Gummesson 2004.)

Inom samhällsvetenskapen är fallstudien en väletablerad metod. Såväl historiskt sett som inom nutida forskning finns dock såväl kritiker som förespråkare (Gerring 2007; för utförlig diskussion och fallstudiens historik, se Hamel, Dufour & Fortin 1993). Åsikterna om fallstudiens kvaliteter och möjlighet att bidra med generaliserad kunskap är många och går ofta isär (Flyvbjerg 2006; Næss & Saglie 2000). Fallstudien kritiseras bland annat för att dess urval och avgränsning görs på subjektiva grunder. Dess kritiker associerar den även med en låg grad av generaliserbarhet, informell forskningsdesign, svagt empiriskt dataunderlag, subjektiva slutsatser och att den svårligen kan replikeras (Gerring 2007). Detta kan påstås vara något av en paradox, eftersom en stor del av vår kunskap om den empiriska världen grundar sig i studier av specifika fall. Flertalet vetenskapsfält - däribland antropologi och statsvetenskap - är till mångt och mycket uppbyggda på kunskap och teorier som har sina rötter i fallstudier. Många antaganden om fallstudiens bristande kvaliteter som forskningsmetod beror på missförstånd, anser Gerring (ibid.).

Det är en vanlig mening att fallstudier främst kan användas i ett forskningsprojekts inledande skede för att generera hypoteser och koncept (Flyvbjerg 2006; jmf. Gummesson 2004), något som hänger ihop med den explorativa naturen hos fallstudier. Ett okänt eller komplext fenomen undersöks i syfte att lära mer, för att utifrån den förståelsen formulera teori eller en hypotes som därpå kan testas med kvantitativa metoder (Gummesson 2004). Flyvbjerg (2006) anser dock att fallstudien som metod är användbar både för att testa och för att



generera hypoteser, och att en hypotes med fördel kan testas genom att prövas mot ett extremt eller kritiskt fall.

Dock kan det framföras att ett enda fall sällan är tillräckligt för att falsifiera eller bekräfta en hypotes. Om det är syftet kan istället flera fallstudier ligga till grund för en större, jämförande studie för att finna tema, mönster och kopplingar dem sinsemellan (en så kallad *cross-case study*, se Gerring 2007). Utifrån den samlade kunskapen som då framträder kan teorier och hypoteser testas, eller nya formuleras (Simons 2009).

Kritiken att en fallstudie resulterar i subjektiva slutsatser kan delvis härröras till forskarens med nödvändighet mycket framträdande roll vid insamlandet och tolkandet av empiri (Gummesson 2004), delvis till svårigheterna att standardisera kvalitativ data. Intervjusvar eller observationer kan svårtligen kodas enligt standardiserade variabler, å andra sidan är nyttan med att göra så oklar. Standardisering av kvalitativ data kan därför ifrågasättas (Gerring 2007). Flyvbjerg (2006) menar att fallstudier associeras med att deras resultat tenderar att verifiera forskarens hypoteser och antaganden; att de förmodas ha en så kallad *bias toward verification* (ibid., s 234). Det skulle bero på att forskaren har större utrymme för subjektivt inflytande vid en fallstudie, jämfört med en studie baserad på kvantitativa metoder. Det ifrågasätter Flyvbjerg (ibid.), då en sådan verifikationsrisk inte är unik för fallstudiebaserad forskning utan finns oavsett metod.

Den informella designen av en fallstudie kommer sig av dess explorativa ansats. Exempelvis kan revideringar av de conceptualiseringar och hypoteser som gjorts i en fallstudies inledande skede behöva göras efter hand. Denna ostrukturerade studiedesign kan dock samtidigt ses som fallstudiens styrka vilket Gerring (2007) uttrycker såhär:

*“A good deal of authorial intervention is necessary in the course of defining a case study topic, for there is a great deal of evidentiary leeway. Yet the subjectivity of case study research allows for the generation of a great number of hypotheses, insights that might not be apparent to the cross-case researcher who works with a thinner set of empirical data across a large number of cases and with a more determinate (fixed) definition of cases, variables, and outcomes. It is the very fuzziness of case studies that grants them an advantage in research at the exploratory stage, for the single-case study allows one to test a multitude of hypotheses in a rough-and-ready way.”* (Gerring 2007, s. 41).

En fallstudies ämne och avgränsning, vad fallet som studeras är, kan förefalla ha valts på subjektiva grunder. Men, vid utformningen av fallstudien torde forskaren ha studerat liknande fall och forskning för att alls ha kunnat komma på tanken att fördjupa sig i det valda fallet. Det innebär att en fallstudie kan förmodas ha utformats i förhållande till andra studier och på grund av vad som där varit exempelvis framträdande eller oklart. En fallstudie bör därför inte ha kunnat uppstå ur ett kunskapsvakuum (Gerring 2007). Yin (2003) gör ett besläktat resonemang med avseende på teorins roll vid en fallstudie. Han menar att forskaren med fördel kan ha teorier som utgångspunkt vid val av fallstudie och fallstudiedesign, vid beslut om exakt vad som ska utforskas eller beskrivas, för att formulera alternativa teorier och för att kunna generalisera resultaten till andra fallstudier. Teori och en god förståelse är viktiga förutsättningar för att kunna utforma en fallstudie som effektivt undersöker det aktuella fenomenet samt för att kunna dra slutsatser utifrån dess resultat (ibid.).

Den kanske allra främsta kritiken mot fallstudiebaserad forskning riktas mot svårigheterna att generalisera utifrån en fallstudies resultat. Eftersom varje fallstudie undersöker unika förhållanden och kontexter anses också dess resultat och slutsatser vara unika för den enskilda fallstudien. Kritiken gäller alltså de begränsade möjligheterna att dra generella slutsatser utifrån ett avgränsat fall (Mitchell 2009; Flyvbjerg 2006). Mot detta påstående vänder sig Flyvbjerg (2006) då han menar att kravet på generalisering inom samhällsvetenskapen i sig självt är ofruktbart, då det inte finns och troligen inte kommer att finnas allmängiltiga teorier och sanningar inom detta vetenskapsfält. Generell kunskap som inte är kontextberoende har ännu inte sett dagens ljus inom samhällsvetenskapen, och

därmed är dess teorier med nödvändighet alltid konkreta och kontextberoende. Dessutom är generalisering enbart ett av flera sätt att vinna kunskap, då forskning vars resultat är icke-generaliserbara exempelvis kan bidra till det större kunskapsfältet genom att visa vägen för framtida forskning (ibid.) eller resultera i teori som förklarar eller kan användas för att förstå den specifika fallstudiens kontext (Simons 2009). Mitchell (2009) anser att det är fallstudiens förutsättningar och på vilka grunder den valts som påverkar huruvida en fallstudies resultat kan generaliseras. En fallstudies slutsatser blir möjliga att dra generella slutsatser från beroende på om problembilden och teorierna som ligger till grund för fallstudien är välavvägda och relevanta (ibid.).

En tillförlitlig forskningsstudie anses behöva ha en hög grad av reliabilitet. Studien ska kunna upprepas av andra forskare och dessa ska nå samma slutsatser som den ursprungliga studien. Kravet på reliabilitet är dock svårt att uppfylla när det kommer till fallstudiebaserad forskning, menar Gummesson (2004), eftersom en fallstudie hanterar en stor mängd komplexa data och kontexter. Att replikera en fallstudie är därför en svår fråga, då fenomenet i all sin komplexitet inte nödvändigtvis kan studeras på nytt (ibid.).

Slutligen behöver också kritiken mot en fallstudies svaga empiriska underlag kommenteras. En stor mängd data är, som diskuterats i ovan avsnitt, inte nödvändigtvis i fokus vid fallstudiebaserad forskning. Ett alltför omfattande dataunderlag hade försvårat för den tolkning och analys som krävs. Det handlar snarare om datagenerering än datainsamling, då denna typ av forskning kräver fältarbete och ett aktivt medverkande genom till exempel observationer eller intervjuer. Därför finns det heller inte ett specifikt antal fall som behöver ingå vid fallstudiebaserad forskning (Gummesson 2004). Istället anser Gummesson (ibid.) att ett teoretiskt urval bör göras; studiens grund utgörs av ett fall som kan antas vara mest givande varpå fler fall inkluderas som antas kunna tillföra ny förståelse. Efterhand uppstår en mättnad vad gäller relevant data, och forskaren upphör med att granska fler fall. Om en forskningsstudies ramar inte tillåter ett så pass omfattande urval att en mättnad uppstår, menar Gummesson (ibid.) att forskaren behöver visa en medvetenhet om detta och reflektera över det teoretiska urvalets begränsningar.

#### 4.3 Fallstudieort: Skurup

I de följande avsnitten beskrivs inledningsvis översiktliga förhållanden i Skurups kommun och dess lokalisering i regionen. Därpå följer en mer ingående redogörelse om Skurups tätort; dess urbana struktur, transportinfrastruktur, utbud av handel, aktiviteter och service samt om kommunens aktuella planer och utvecklingsområden i Skurups tätort.

##### 4.3.1 Skurups kommun

Skurup är en kommun i södra Skåne med kuststräcka mot Östersjön. Dess yta uppgår till 194 kvadratkilometer med en befolkningsdensitet på 78 personer per kvadratkilometer (Skurups kommun/SCB 2015). I kommunen finns det fyra huvudsakliga tätorter: Skurup, Rydsgård, Skivarp och Abbekås (Skurups kommun 2009a). Av dessa finns en tågstation i Skurups tätort och i Rydsgård. Här finner man också ett lokalt handelsutbud med service och butiker (Skurups kommun 2016-02-08). I hela kommunen bor cirka 15 000 personer, varav cirka 7000 i Skurups tätort och 1200 personer i Rydsgård (Skurups kommun 2009a).

Enligt Skurups kommun är man i praktiken närmast en kranskommun till Malmö och del i den svensk-danska Öresundsregionen med närhet till den danska huvudstaden Köpenhamn och Nordsjälland. Det finns flertalet viktiga transportnoder och infrastruktur i Skurups närhet. I grannkommunen Svedala ligger flygplatsen Malmö Airport. Trelleborg och Ystad är två andra grannkommuner, där bland annat viktiga hamnar finns (Skurups kommun 2015-12-02).

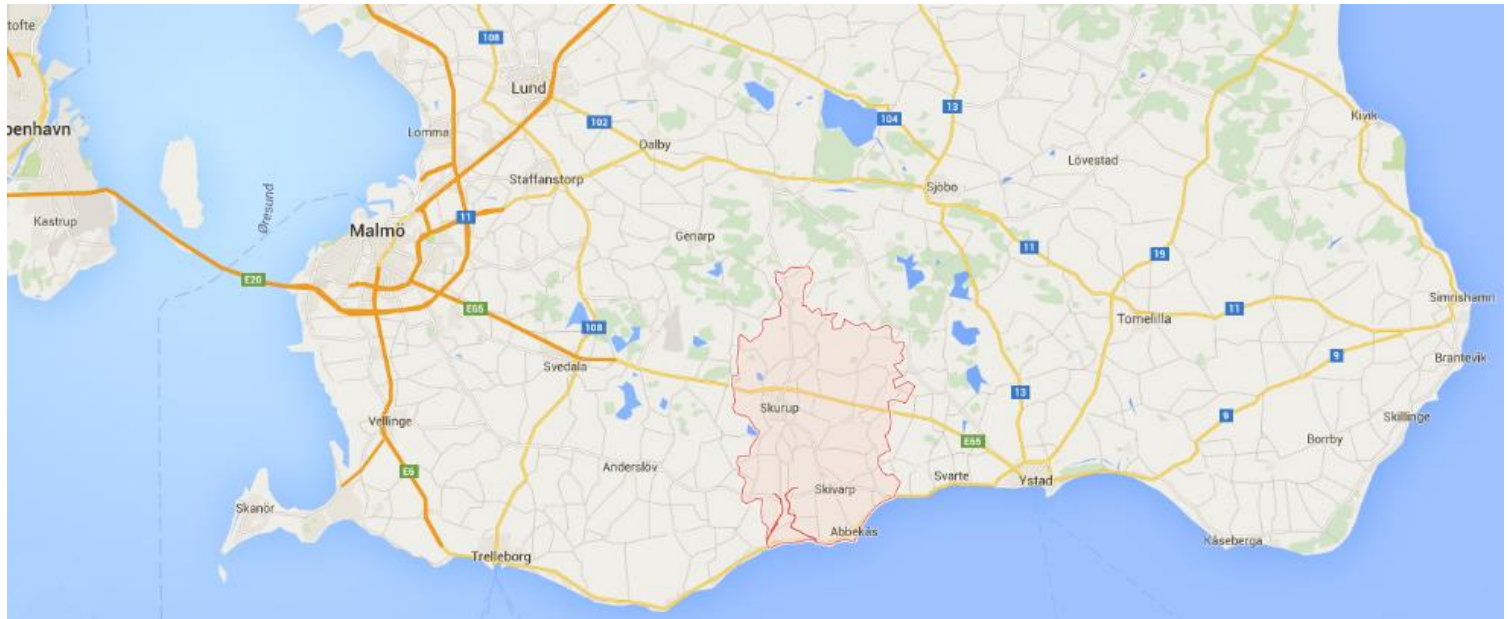


Bild 1. *Skurups kommun och sydsåne*. Det rosatonade fältet markerar Skurups kommuns administrativa gränser. Kartan visar kommunens lokalisering i förhållande till omkringliggande orter samt vägsträckningar i regionen. Trafikinfrastrukturen är som mest framträdande i Malmöområdet. Öresundsbron och E20 förbinder Sverige och Danmark (till vänster i bild). Källa: Google Maps (2016).

Skurups kommun menar att det finns många skogs- och rekreationsområden inom kommunen och detta är något som man fäster stor vikt vid. På kommunens hemsida kan man läsa att 840 000 kvadratmeter naturmark och parker finns att tillgå och att olika strandsträckor och andra utflyktsmål återfinns längsmed kusten. I Skivarpsån och i Svaneholmsjön kan sportfiske bedrivas (Skurups kommun 2014-11-05). Under kommunhemsidans rubrik *Boende, miljö & infrastruktur* och vidare under menyvalet *Natur och parker* finner man denna beskrivning av kommunens natur:

*"Skurups kommun tillhör Sveriges sydligaste kommuner med milslånga stränder mot Östersjön. Från sydkusten upp över slätten till backlandskapet i norr finns överraskande många insprängda natur- och grönområden. Strandhedar, våtmarker, alsumpskogar, frodiga bokskogar, ängs- och betesmarker, sjöar och vattendrag, men också parker och andra rekreationsområden, som inbjuder till picknick, promenader, lek och spel."*  
(Skurups kommun 2015-03-18).

Att så är fallet kan inte bestridas, men att beskriva kommunens natur med denna formulering är dock inte helt rättvisande. Att det finns till exempel strandhedar, sjöar och bokskogar är riktigt, men i ovan citat nämns inte de stora ytorna jordbruksmark, vilka är karaktäristiska för kommunens natur (se bild 2 nedan).

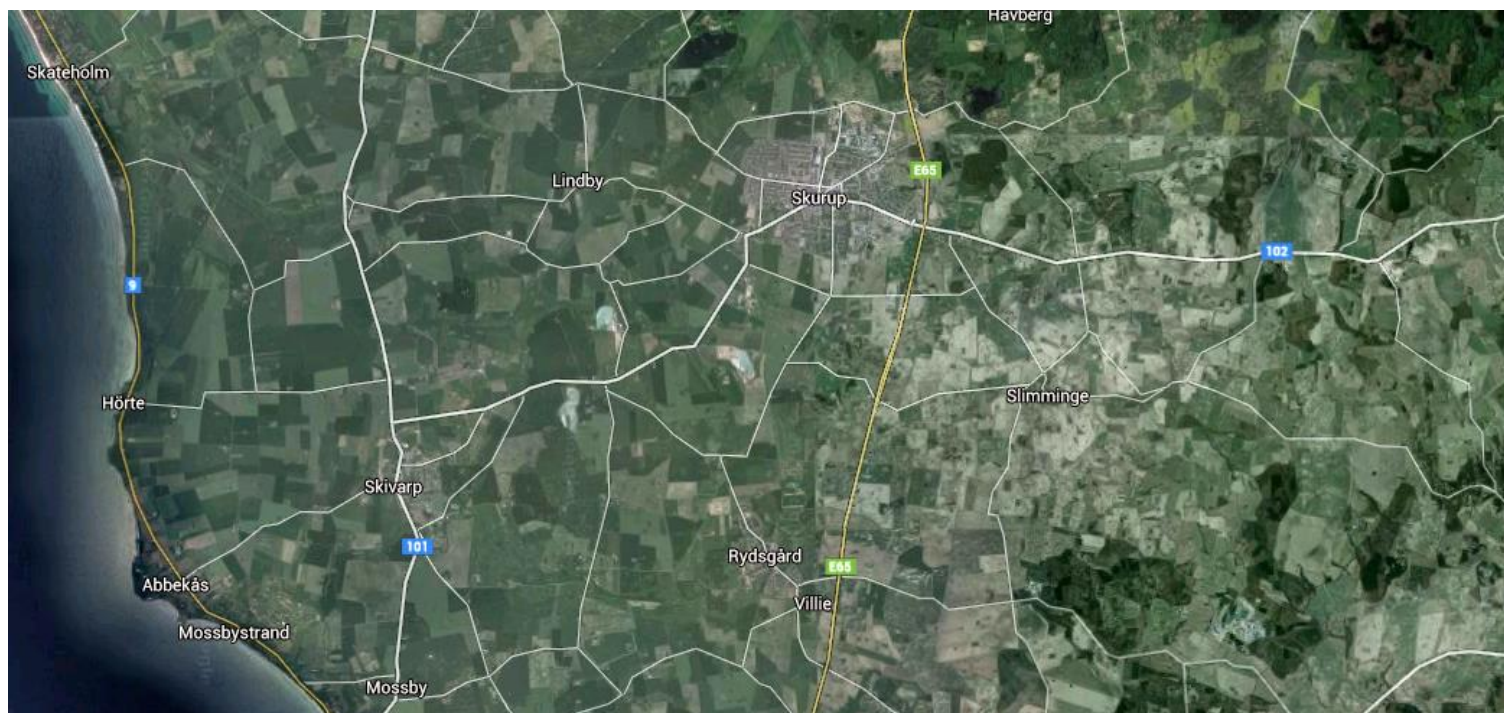
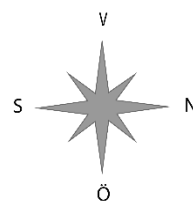


Bild 2. Skurups kommuns markanvändning. Kartutsnittet visar kommunens geografi och markanvändning. Stora delar av kommunens markyta är jordbruksarealer. I kommunens norra delar (till höger i bild) ses enstaka skogspartier. I söder (till vänster i bild) syns havet och Sveriges sydkust. Observera att detta kartutsnitt inte följer kommunens administrativa gränser, men visar merparten av kommunens yta. Källa: Google Maps (2016).



Kartbilden här ovan visar jordbruksfältens utbredning och åkerlandskapets påtagliga närvaro. Skurups kommun har traditionellt sett varit, och är än idag, en kommun som på många vis präglas av jordbruksverksamhet (jmf. Qviström & Bengtsson 2015). Marken här är bördig, bland den bästa åkermarken i landet. Om landsbygden och jordbruket skriver Skurups kommun såhär:

*"Idag bor omkring 30 % (ca 4 000 personer) av kommunens befolkning på landsbygden eller i de mindre byarna. Det är en betydande andel och det är landsbygdsbefolkningen som genom generationers brukande av jorden format det öppna odlingslandskap som idag är så karaktäristiskt för Skurups kommun."* (Skurups kommun 2016-01-19a).

Ovan citat är hämtat från kommunens hemsida under rubriken *Boende, miljö & infrastruktur* och vidare under menyvalet *Landsbygd*. Med detta i åtanke ger de två citaten om natur respektive landsbygd en något divergerande bild av vilken markanvändning som finns i kommunen. Citaten ovan, samt namnet på det menyval som respektive citat står skrivet under, kan antyda att de mer naturlika och rekreationsbetingade områdena ses som natur, medan jordbruksmarkerna tillhör landsbygden. Denna separation av natur från landsbygd kan givetvis vara omedveten och inte nödvändigtvis felaktig i sak. Å andra sidan kan den förstås som ett retoriskt sätt att tona ned jordbrukets dominerande inslag till förmån för de mer rekreativa och naturlika inslagen. Det är en möjlig slutsats som stämmer överens med Skurups kommuns planeringsverksamhets brytning med rurala värden till förmån för urbana, vilket diskuteras av Qviström & Bengtsson (2015).



#### 4.3.2 Skurups tätort

Skurups tätort är ett stationssamhälle med rötter i 1870-talet då järnvägen mellan Malmö och Ystad anlades. Strax efter att järnvägen och den tågstation som i dag är Skurups station hade tagit form, växte orten Skurup upp runt omkring. Handel och verksamheter etablerade sig i sig här och efter hand skedde utbyggnaden av Skurups tätort allt mer planerat med regelverk för att hantera tillväxten och förbättra saniteten. Skurup blev en köping 1914. Orten fortsatte under årtiondena därpå att utvecklas. År 1971 slogs fyra kommuner ihop och Skurups tätort kom att bli den nya, stora kommunens centralort (Skurups kommun 2009a).

Orten har en småskalig bebyggelse med spår från gångna årtionden och utbyggnadsperioder. Tågstationen är centralt belägen och kan beskrivas som ortens hjärta (Skurups kommun 2009a). Det finns ett förhållandevis gott utbud av handel och service varav en viss del i närheten av tågstationen och längs järnvägens sträckning, men även i andra delar av tätorten. I de centrala delarna av Skurup är bebyggelsen generellt sett låg med en del inslag av vad som kan klassas som industribebyggelse. I många delar av tätorten präglas bebyggelsen främst av villor med inslag av flerfamiljshus samt en del grönytor och allmänningar.



Från vänster:

Bild 3. *Central järnvägs korsning*. Bommar reglerar trafiken på Södergatan när tåget passerar.

Bild 4. *Småskalig bebyggelse*. Del av Södergatan i riktning mot norr.

Fotograf: Klara Harmark.



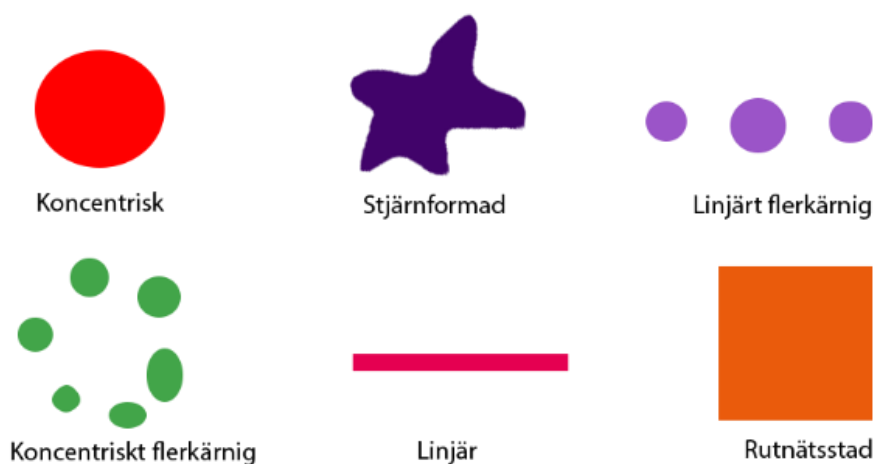
Från vänster:

Bild 5. Villor och flerfamiljshus i västra Skurup. Vy mot norr, i bakgrunden tar åkerlandskapet vid.

Bild 6. Grönområde med damm. Vy mot sydöst, i bakgrunden skymtar Skurups kyrka.

Fotograf: Klara Harmark.

Formen på tätorten har betydelse för hur och var förflyttningar och aktiviteter sker i den urbana miljön. Likaså har formen betydelse för trafikinfrastruktur och transportmöjligheter. Snellen, Borgers & Timmermans (2002) har i en studie av förhållandena mellan resvanor och den urbana formen bland annat utgått från städernas morfologiska struktur vid urval av indikatorer. De har urskilt sex distinkta urbana former: den koncentriskastaden, den stjärnformade staden, den linjärt flerkärniga staden, den koncentriskt flerkärniga staden, den linjära staden och rutnätsstaden (ibid., se figur 3 nedan).



Figur 3. *Urbana former*. Figurerna illustrerar sex distinkta former som en stad eller tätort kan ha. Den koncentriskastaden har växt från ett historiskt centrum och förtätning har skett gradvis. Den stjärnformade staden har växt utmed vissa huvudsakliga vägar. Den koncentriskt och den linjärt flerkärniga staden är ofta ett resultat av att flera mindre tätorter har integrerats med varandra över tid. Den linjära staden och rutnätsstaden utgår från samma rektangulära form vilket ofta har ett samband med dess rutformiga vägnät (Snellen, Borgers & Timmermans 2002, s. 1211. Egen bearbetning.).

Den koncentrisk formen har typiskt uppkommit i takt med ortens utveckling över tid. Koncentrisk städer är ofta kompakta och täta med ett tydligt centrum där funktionerna är blandade. Utmärkande för den stjärnformade staden är att bebyggelsen har koncentrerats kring vissa huvudleder. Formen kommer sig av att staden har utvecklats utefter viktiga vägsträckningar vilket också kan vara ett resultat av medvetna stadsutvecklingsstrategier (Snellen, Borgers & Timmermans 2002). Utifrån detta kan Skurups tätorts urbana form liknas vid en sammanslagning av stjärnformen och den koncentrisk formen (jmf. bild 7).

Handel och service är till viss del lokaliserat till ortens kärna runt järnvägsstationen, men här finns också bostäder och viss industriverksamhet. Bebyggelsen har utvecklats längsmed viktiga vägar och trafikleder, huvudsakligen i en nordlig riktning längsmed Föreningsgatan och mot E65. På samma sätt har byggnader och externhandel uppförts längsmed Svaneholmsvägen och Svaneholmsallé vilka går i en nordvästlig riktning från tätortens centrumområde sett, mot motorvägen. Jämförelsevis är utbyggnaden och externhandelsetableringen betydligt mer frånvarande i ortens sydligare delar.

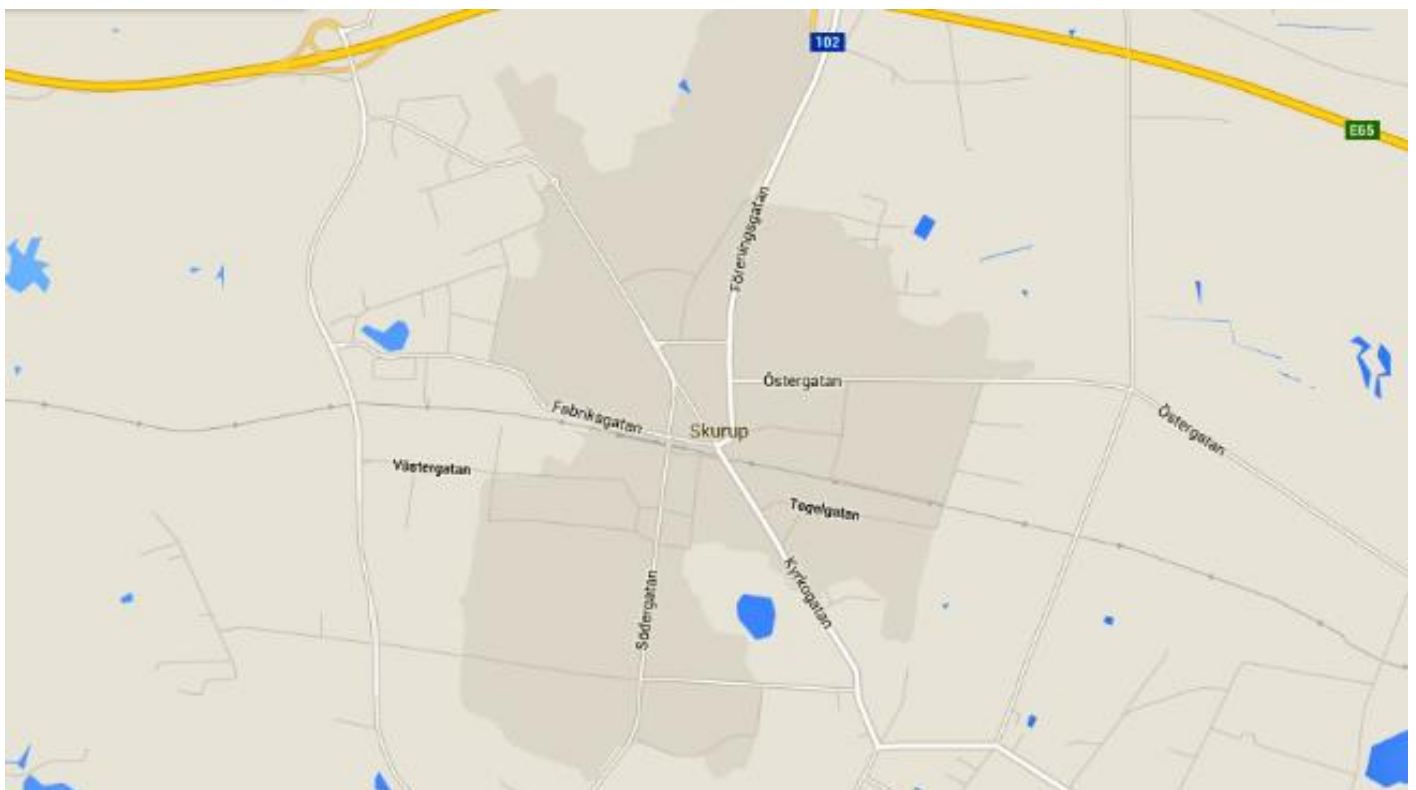


Bild 7. *Skurups tätort*. Norr om orten sträcker sig E65. I öst-västlig riktning löper järnvägen genom Skurups tätort. Inom tätorten finns två vägar som korsar järnvägen: Södergatan och Kyrkogatan. I nordväst finns ett externhandelsområde som är under utbyggnad. Källa: Google Maps (2016).

Utvecklingen har gett orten en närmast oval form med utlöpare av bebyggda områden i norr och nordväst (för en diskussion om Skurups stadsplanering och infrastruktur se Qviström & Bengtsson 2015). Dess utbredning är däremot begränsad i en öst-västlig riktning, vilket är i den riktning som järnvägen löper. Järnvägen medför vissa förhållanden i form av oljud och risker som begränsar bebyggelsen och vilka funktioner som kan finnas i närheten av järnvägen. Exempelvis finns det riktvärden för buller som inte får överskridas och riskavstånd med hänsyn till farligt gods som behöver hållas (Länsstyrelsen i Skåne län et al. 2010). I praktiken kan effekten bli att järnvägen upplevs som en fysisk barriär. Den kan också inverka negativt på möjligheterna att obehindrat förflytta sig genom Skurup och nå lokala målpunkter,



då den löper mitt igenom tätorten. I Skurups centrum, nära tågstationen, korsar två vägar själva järnvägen: Kyrkogatan och Södergatan. Järnvägsbommar reglerar trafiken och förhindrar att järnvägen korsas vid passerande tåg. För gång- och cykeltrafikanter finns det även en tunnel som löper under järnvägen, strax intill Norra Kungsgatan. Ytterligare vägar ger möjlighet att korsa järnvägen; Smedgatan som utgör tätortens östligaste väg varpå åkerlandskapet tar vid, och Västra Infartsvägen som löper längsmed tätorten i väst och som förbinder E65 i norr med Södergatan i syd.

#### 4.3.3 Infrastruktur och kommunikationer

Skurups tätort har haft tågstation alltsedan 1870-talet (Skurups kommun 2009a). Idag trafikeras stationen av Pågatågen, som är ett lokal- och regionaltåg med flera olika linjer i Sydsverige och då främst i Skåne. Den linje som gör uppehåll i Skurup trafikerar sträckan Lund-Malmö-Ystad-Simrishamn. Mellan Malmö C och Skurups tågstation tar det cirka en halvtimme (Skånetrafiken 2015a). Pågatågen kör för närvarande med halvtimmetrafik under största delen av dygnet. Skurups kommun menar att tåget är ett viktigt transportalternativ för resande till och från Skurup (Skurups kommun 2009b). Från Malmö avgår sista tåget mot Skurup klockan 01.08, natten mot lördag och söndag. Under våren 2016 har ett samarbete mellan Skånetrafiken och Skurups kommun resulterat i en nattbuss mellan Malmö-Skurup-Rydsgård som ger ytterligare två avgångar under helgen, klockan 02.08 och 03.08 (Skånetrafiken 2015-11-27). I en rapport om det stationsnära läget från 2010 (Länsstyrelsen i Skåne län et al. 2010) uppges det att 1296 unika tågresenärer reser från eller till Skurups station varje dag. Dock reser även många från eller till Skurup med ett annat transportmedel än tåg. Var dag pendlar cirka 5300 personer till och från Skurups kommun, varav tågpendlarna utgör cirka 24 procent (ibid.).

Det finns goda vägförbindelser i öst-västlig riktning. Strax norr om Skurups tätort går väg E65, som sträcker sig mellan Ystad och Malmö. Detta är den största av vägarna som går genom kommunen och det är också den mest trafikerade, med cirka 8000 fordon per dygn. Väg 101 mellan Ystad och Malmö samt kustvägen mellan Trelleborg och Ystad, riksväg 9, är också viktiga för kommunikationerna och den fysiska tillgängligheten mellan Skurups tätort, Skurups kommun och den övriga regionen (Skurups kommun 2009b).

Från Skurups station går ett antal regionbussar: 305 till Abbekås, 308 till Ystad, 309 till Veberöd samt närtrafiklinjerna 306 till Svaneholm och 307 till Ystad (körs med taxi och ska förbeställas) (Skånetrafiken 2015b). Skurups kommun menar att man saknar underlag som gör det ekonomiskt lönsamt att erbjuda alla invånare fungerande lösningar, och att man från kommunens sida istället har för avsikt att underlätta för landsbygdsinvånare att ta bilen till en lämplig kollektivtrafikhållplats för att resa vidare med kollektivtrafiken (Skurups kommun 2009b).

Cyklandet äger främst rum inom kommunens tätorter i syfte att nå service eller ta sig till skolan, enligt uppgifter på kommunens hemsida (Skurups kommun 2014-11-05). Inom tätorterna finns det ett gång- och cykelvägnät som uppgår till totalt 2,5 mil väg (ibid.). Vidare skriver Skurups kommun hur det saknas säkra vägar där gångtrafikanter och cyklister kan förflytta sig tryggt utanför kommunens tätorter. Det måste istället ske längsmed landsvägarna utan ett tillräckligt skydd från motortrafik. Också mörka gång- och cykeltunnlar samt avsides belägna vägsträckor kan göra att andelen förflyttningar med cykel eller till fots begränsas (Skurups kommun 2009b).

#### 4.3.4 Utbud, aktiviteter och målpunkter

I Skurups tätort finns ett förhållandevis gott utbud av service och aktiviteter. Centralt beläget i tätorten finns ett bibliotek, som är öppet 6 dagar i veckan. Här kan man också välja att delta vid olika aktiviteter, till exempel språkcafé och informationscafé vilka anordnas 1 gång i

veckan (Skurups kommun 2016-03-16). Biografen Biorama ligger längsmed gång- och butiksstråket Stora torggatan i centrala Skurup, alldeles söder om järnvägen.

I hela Skurups kommun finns 100 ideella föreningar registrerade, allt från byalag till idrottsföreningar till kulturföreningar och sociala föreningar (jmf. Skurups kommun 2016-01-19b). Enligt Skurups kommun satsar man stort på att bygga och förvalta sport- och friluftsanläggningar. I Skurups tätort finns Skurup Sparbank Arena, en beachvolleybollplan och en minigolfbana vid friluftsbadet (som är öppet under sommaren), fotbollshallen Nils Holgerssonhallen som också kan användas för större arrangemang och mässor samt en tennisbana intill Skurups stadspark. Privatpersoner och allmänheten kan boka de olika grundskolornas idrottshallar såväl som Nils Holgerssonhallen och tennisbanan (Skurups kommun 2015-10-01). I kommunen finns vad som kan anses vara ett förhållandevis gott utbud av olika sportaktiviteter och -föreningar, såsom bordtennis, fotboll, handboll, linedance, motorcross, ridning, vattensporter, skytte, tennis samt gruppträning och gym (Skurups kommun 2015-03-14).

Skurups Folkhögskola ligger i utkanten av Skurups tätort och erbjuder olika skapande och kreativa utbildningar. Folkhögskolan har betydelse för kommunens kulturverksamhet med samarbeten emellan såsom filmvisningen Doc Lounge under våren 2016. Olika aktiviteter och kulturevenemang anordnas av kommunen som har ambitionen att erbjuda "upplevelser som berikar och stimulerar." (Skurups kommun 2016-03-02).

Strax väster om Skurups tågstation finns Gummifabriken, som är ett allaktivitetshus och fritidsgård för ungdomar mellan 13-20 år. Vissa tider i veckan är också 11-åringar välkomna. Kommunen uppger att det alltid finns flera projekt igång för och med ungdomarna och att verksamheten bygger på målgruppens önskemål och behov (Skurups kommun 2016-03-08).

Vad gäller offentlig service och andra för samhället viktiga funktioner finns flertalet på plats i Skurup. Kommunhuset ligger centralt placerat längsmed gågatan Stora torggatan. Här finns också bland annat Arbetsförmedlingen och apotek. Folktandvård, vårdcentral och barnavårdscentral finns på samma adress i Skurups östra del. I Skurup finner man också bland annat livsmedelskedjor, klädesbutiker, detaljhandel, ett par caféer och restauranger, el- och bygghandel, tandläkare, revisorer, bensinmackar, frisörer, Systembolaget, bil- och motorföretag, hantverkarföretag med mera.

#### 4.3.5 Policy, planer och markanvändning

Målsättningar som anger riktningen för utvecklingen av trafik och infrastruktur i Skurup nämner ofta hållbarhet och ett minskat bilanvändande. Här bör nämnas att en "målsättning och vision för framtiden är en utbyggnad av E65 med motorvägsstandard från Svedala till Ystad." (Skurups kommun 2009b, s. 95). Anledningen uppges vara att man vill åstadkomma "en snabb och säker förbindelse mellan Ystad och Malmö [som] innebär att trafikbelastningen på framförallt väg 9 och 101 kan minska och att attraktivare boendemiljöer därmed kan skapas." (ibid.). Samtidigt är ambitionen att en större andel av arbetspendlingen ska ske med kollektivtrafik istället för med bil (ibid.).

Region Skåne ser den fysiska tillgängligheten inom regionen som viktig för såväl den regionala utvecklingen som för att uppnå en hållbar utveckling. Lokalt innebär det att utveckla gång- och cykelvägnät och i ett regionalt perspektiv handlar det om att främja kollektivtrafiken samt att utveckla bebyggelse, transportinfrastruktur och grönstruktur på ett integrerat vis (Region Skåne 2013). Region Skåne menar att Skåne bör ses som en storstadsregion, till följd av den urbanisering som man menar varit tydligt märkbar i den egna regionen. Skånes olika kommuner har till uppgift "att i den fysiska planeringen möta framtida utmaningar och ta tillvara på potentialen i regionens utveckling." (Region Skåne 2010, s. 12). Regionens vision är ett flerkärntigt Skåne, där den regionala skalan är det överordnade och där tätorterna samverkar för att fungera som en enhet för att uppnå hållbara strukturer (Region Skåne 2013; jmf. Bellander 2005). Malmö, Lund och Helsingborg identifieras som

tillväxtmotorer, vilket också de regionala kärnorna Kristianstad och Hässleholm har potential att bli, medan Ystad, Landskrona och Trelleborg beskrivs som viktiga regionala kärnor. En strategi för att uppnå "Det flerkärniga Skåne" är att öka den fysiska tillgängligheten mellan Skånes olika tätorter med fokus på att underlätta för och utveckla kollektiva transporter (Region Skåne 2013).

Ett verktyg för att göra detta är att bygga stationsnära, i det så kallade stationsnära läget. Länsstyrelsen i Skåne län et al. (2010) menar att 80 % av markytan inom en radie av 1 kilometer från skånska järnvägsstationer är obebyggd och här ser de en stor förtätningspotential. Det framkommer dock att innebörden av ordet "obebyggd" också avser markanvändning såsom torg och gräsyta, vilka alltså kan anses tillgängliga för förtätning. Kring detta finns det många gråzoner, menar Länsstyrelsen i Skåne län et al., och en bedömning om den obebyggda marken tillför värdefulla kvaliteter eller gör bättre nytta som bebyggd mark, behöver göras från fall till fall. Intill Skurups tågstation finns miljöfarlig verksamhet samt själva järnvägen som medför att ett riskavstånd behöver hållas. Dessutom är viss stationsnära markyta av riksintresse kulturmiljö. Med detta i åtanke bedöms det ändå finnas en betydande förtätningspotential i det stationsnära läget (ibid.). Hur en sådan urban miljö skulle kunna upplevas är dock ytterligare en fråga som behöver beaktas, men som inte problematiseras vidare.

I Skurups kommuns Restriktionskarta, del av gällande Översiktsplan, anger kommunen att området runt tågstationen identifieras som kulturmiljövård och att marken utanför det bebyggda området är åkermark klass 8-10, förutom norr om tätorten där marken klassas som åkermark men utan gradering (Skurups kommun 2009c). I översiktsplanens Utvecklingskarta presenteras föreslagna utvecklingsinsatser. Bebyggelse föreslås främst sydväst och sydöst om tätorten på nuvarande åkermark. I nordväst avses en fortsatt verksamhetsetablering i det nuvarande externhandelsområdet intill E65 och Västra Infartsvägen. Förbifarter föreslås öster om tätorten för att skapa fysiska kopplingar mellan tätortens södra och norra delar samt förbättra tillgängligheten till E65, också detta på nuvarande åkermark. Cykelvägar (prioritet 1) föreslås mellan Rydsgård och Skurups tätort, längs Kyrkogatan och förbi Nils Holgerssongymnasiet i söder, norr om E65 till Svaneholmsområdet samt till Näsbyholmssjön strax söder om tätorten (Skurups kommun 2009d).

Skurups kommun menar att fördelarna med en utbyggnad i väst är att Västra Infartsvägen bättre kan utnyttjas och att trafikanterna når E65 utan att behöva köra igenom byn. I öst, menar kommunen, äger de själva mycket mark vilket kan underlätta en utbyggnad där, något som innebär att de föreslagna förbifarterna bli aktuella att realisera. Dock pekar kommunen även ut vissa mindre omvandlingsområden, vilka främst ligger centralt i tätorten och nära tågstationen. Här avser man främst förtätning genom bostadsbyggande och viss service och verksamhet (Skurups kommun 2009a).

#### 4.4 Dagboksmetoden

Dagböcker kan skrivas på olika sätt men utmärks av att de innehåller beskrivningar av skribentens egna handlingar och subjektiva upplevelser av sin omvärld. De kan skrivas av forskaren själv vid exempelvis deltagande observationer, eller också kan forskaren instruera respondenter i att skriva en dagbok om vissa företeelser i ett visst syfte (så kallade *respondent diaries*) (Latham 2010). I den föreliggande studien används respondentdagböcker som metod för inhämtande av data.

Denna datainsamlingsmetod ger forskaren tillgång till en självbiografisk beskrivning av individens vanor och rutiner som annars hade varit svår att erhålla. En dagbok beskriver samband mellan olika aktiviteter och händelser i en persons liv och är till stor nytta för att börja förstå individers agerande. Jämfört med enkäter, intervjuer eller fokusgrupper ger dagboken en direkt ögonblicksbild av det studerade fenomenet. I och med att respondenten

ombuds att föra dagboksanteckningar i samband med att händelserna äger rum, är sannolikheten hög att dagboken kan ge en riktig och detaljerad bild av fenomenet. I motsats till detta kräver ofta en enkät eller en intervju att respondenten behöver dra sig till minnes sådant som inträffat en längre tid tillbaka. Det kan betyda att respondentens svar inte blir fullständiga eller blir förvrängda, eftersom den tid som förflutit gör minnet otillförlitligt. Dessutom är det inte säkert att en person fäster någon större vikt vid vardagens händelser och de egna vanorna, vilket gör det svårt för individen att alls säga någonting om det, när hen blir tillfrågad i en enkätundersökning eller intervjusituation. Därav är dagboksmetoden en passande metod när syftet är att få kunskap om de bakomliggande orsakerna till en persons agerande och vardagliga göromål. Dagboksskrivandet ger respondenten möjlighet att beskriva det studerade fenomenet i relation till andra aspekter vilka forskaren kanske inte tänkt på från början, något som kan ge en nya insikter. Dessutom kan dagboken ge skribenten ett tillfälle för reflektion över de egna aktiviteterna (Latham 2010).

Dagböcker kan användas som en fristående metod eller i kombination med andra metoder. Ofta förekommer det att dagboken följs upp med en intervju som baseras på det som framkommit genom dagboken. Detta gör att respondenten kan utveckla det som hen skrivit medan forskaren kan få en bättre förståelse för kontexten kring det beskriva. Forskaren kan ge respondenten noggranna och avgränsade instruktioner, eller lämna det mer öppet så att respondenten själv noterar det som hen finner av vikt (Latham 2010).

#### 4.5 Intervju, samtal eller dialog?

Gustavsson (2004) skiljer mellan intervju, samtal och dialog; tre former för kunskapsinhämtning som har specifika användningsområden. En intervju kan förstås som ett tillfälle för forskaren att insamla objektiv kunskap och fakta, med utgångspunkten att en objektiv verklighet finns. Ett samtal är ett tillfälle för insamlande av subjektiv data som är unik för respondenten; det är dennes åsikter, tankar och känslor som är i fokus. En dialog har syftet att synliggöra betydelser i respondentens språk- och kulturvärld, med antagandet att all mening är socialt konstruerad. Ett samtal har även fördelen att tillåta mer flexibilitet och mindre standardisering i jämförelse med en intervju, samt att respondenten kan berätta om sådant som forskaren inte nödvändigtvis frågat om (ibid.).

#### 4.6 Tillvägagångssätt för datainsamling

Den huvudsakliga källan för inhämtning av empirisk data är dagböcker som vuxna familjemedlemmar i barnfamiljer bosatta i Skurup har skrivit över sina egna resvanor samt intervjuer i samtalsform med dessa personer. I följande avsnitt beskrivs hur insamlingen av data gått till.

##### 4.6.1 Att nå potentiella studiedeltagare

För att komma i kontakt med lämpliga respondenter kontaktades rektorerna vid grund- och förskolorna i Skurups tätort samt de som ligger inom en radie av cirka 5 kilometer från Skurups tågstation. Den första kontakten skedde över telefon, då studiens syfte kortfattat presenterades med en förfrågan om att få skicka ut ett informationsblad till föräldrarna vid respektive skolverksamhet, via skolan. I vissa fall var en och samma person rektor för flera olika skolverksamheter, i de fallen kontaktades rektorn endast en gång.

I informationsbladet stod det:

Hej!

Mitt namn är Klara Harmark och jag skriver min masteruppsats vid Sveriges Lantbruksuniversitet, inom hållbar stadsutveckling. Nu söker jag deltagare till min studie bland er som är boende i Skurup med omnejd.

Jag har valt att titta närmre på vilken betydelse de vardagliga transporterna och resvanorna har för det hållbara samhället, med Skurup som exempel. I första hand vill jag studera barnfamiljers vardagliga resvanor.

Nu söker jag deltagare till min studie, och vill gärna komma i kontakt med dig som bor i Skurup, som kan tänka dig bidra med just ditt perspektiv. Tanken är att du för en dagbok under några dagars tid om hur du förflyttar dig och vart. Det blir din egen beskrivning och du kan uttrycka dig fritt, precis som du skulle i en egen privat dagbok. Dagböckerna kommer att anonymiseras, så att det inte går att spåra vem som skrivit vad i min slutliga uppsats.

Dagböckerna kommer att användas för att få en inblick i exempelvis transportinfrastrukturens betydelse och det sätt som samhällets många funktioner samverkar i just Skurup. Förhoppningen är att kunskap om det här kan hjälpa till att förstå samhällsutvecklingen och kanske även bli ett underlag inför framtida utvecklingsprojekt.

Jag söker framförallt barnfamiljer som bor i Skurup med omnejd. Ta chansen att berätta om dina erfarenheter, samtidigt som du kan lära dig mer om hur dina resvanor ser ut. Kontakta mig, så berättar jag mer!  
Hälsningar, Klara Harmark  
[email-adress vid SLU]

Om rektorn kunde tänka sig att delge informationen om studien till föräldrarna, fick de strax efter telefonsamtalet ett e-mail med en sammanfattning av vad som diskuterats under telefonsamtalet och ett bifogat informationsblad (se ovan). Informationsbladet innehöll forskarens kontaktuppgifter, så att de som ville delta i studien skulle kunna nå forskaren för att få veta mer och göra intresseanmälan att delta som dagboksskribent.

Rektorerna för följande skolverksamheter kontaktades: Östergårdsskolan, Mariaskolan, Rutgerskolan, Slimmingeby skola, Mackleanskolan, FAM Fotbollsakademin, Asklidens förskola, Elisefreds förskola, Östergårds förskola, Slimmingeby förskola, Fasanens förskola, Saritslövs förskola, Vångens förskola, Lilla kubens Montessoriförskola och förskolan I Ur & Skur Upptäckarna. Totalt kontaktades 6 grundskolor och 9 förskolor. Lilla Kubens Montessoriförskola och förskolan I Ur & Skur Upptäckarna har annan huvudman än kommunen. Trots upprepade försök att via telefon nå rektor eller tillförordnad rektor för Alléskolan, lyckades det inte.

Rektorerna för ovan nämnda förskolor och grundskolor ställde sig positiva till att vidarebefordra informationsbladet till föräldrarna. Ingen sade nej till att bistå med det. Dock har det inte bekräftats att alla faktiskt gjorde detta.

Samtidigt lades information om studien ut på relevanta organisationers och nätverks Facebook-sidor. Informationen var i princip densamma som i informationsbladet som e-postades ut till skolverksamheterna.

I samband med detta gavs jag möjlighet att besöka Mackleanskolan vid en arbetsmarknads-temadag som skolan arrangerade för åttondeklasserna. Skolans syfte med att bjuda in till att medverka vid temadagen var att eleverna skulle få veta mer om högskolestudier och vad det kan innebära. Jag höll en kort presentation om att läsa vidare och om Sveriges lantbruksuniversitet i synnerhet, samtidigt som eleverna ombads att ta hem ett informationsblad om att medverka i resvanestudien till de vuxna där hemma. På så vis ökade chanserna att nå ut till föräldrarna och få fler dagboksskribenter att medverka i studien.



#### 4.6.2 Resedagböcker och dagboksskribenter

Totalt hörde 9 personer av sig och anmälde intresse att medverka som resedagboksskribenter i den föreliggande studien. En person tog kontakt för sin och sin partners räkning, vilket gjorde att den kontakten resulterade i två skribenter. Samtliga hade fått nys om studien genom utskicket från sitt barns förskola/skola.

Sammanlagt skrev 10 personer varsin resedagbok. Alla har barn i åldern 1-9 år och bor i eller i närheten av Skurups tätort. Det största avståndet mellan bostad och Skurups tätort var cirka 3 kilometer men majoriteten bodde i själva tätorten. Totalt 9 kvinnor och 1 man deltog i studien. Så vitt forskaren känner till, utan att ha uttryckligen ha frågat om saken, har ingen en funktionsnedsättning vilket hade kunnat inverka på individens resvanor och tillgänglighet.

All kommunikation om resedagböckerna skedde via e-mail. I mailväxlingen gavs information om vad studien syftade till, vilken typ av resor och förflyttningar som resedagboken skulle innehålla, att resedagboken avsåg veckodagarna torsdag, fredag och lördag samt att de skulle beskriva varje förflyttnings start- och målpunkt, när på dagen det var (tidsangivelse), hur lång tid det tog och med vilket/vilka färdmedel som personen förflyttade sig. För övrigt tydliggjordes det att studiedeltagarna kunde formulera sig fritt och att ju mer detaljer desto bättre bild skulle framträda av resor och vardagsaktiviteter. Veckodagarna torsdag-lördag valdes med tanke på att inte belasta deltagarna med att behöva dokumentera sina resor under alltför många dagar. Urvalet av dagar bör ha gett en bild av såväl vardagsrutiner som helgaktiviteter. Med tanke på att handel och service är stängt i Skurup under söndagar värderades lördagen vara av större vikt. För att få ett enhetligt och sinsemellan jämförbart material ombads samtliga att dokumentera just dessa veckodagar, dock under varierande veckor på grund av personliga skäl som omöjliggjorde allas deltagande under samma vecka. Resedagböckerna skrevs under veckoslut i mars eller första veckan i april 2016 (dock ej under påskhelgen).

Varje respondent gavs möjligheten att välja att antingen skriva för hand, för vilket jag som forskare erbjöd mig att ge en anteckningsbok att skriva i, eller att skriva digitalt. Några alternativ på digitala dagbokstjänster gavs (kostnadsfria och med möjlighet att exportera materialet som PDF), anpassade för såväl dator som för mobil användning i form av en app. En person valde att motta en anteckningsbok att skriva i för hand. De andra valde att antingen skriva för hand, men bad då inte om en anteckningsbok att skriva i, eller digitalt. Oavsett skrivform har allt material inkommit till forskaren i digital form. De som skrev för hand har antingen skannat materialet och skickat via e-mail, eller skrivit av det som skrevs för hand i ett (digitalt) textdokument eller direkt i ett e-mail.

Resedagböckerna är av varierande omfattning och detaljeringsgrad. Vissa innehåller enbart den information som studiedeltagarna fick instruktioner om, medan andra mer eller mindre utförligt beskriver tankar, upplevelser och förflyttningarnas syften. Någon enstaka beskriver även fler veckodagar än de som deltagarna ombads att dokumentera. Efter det att resedagboken hade mottagits av forskaren ombads resedagboksskribenterna att besvara några korta och kompletterande bakgrundsfrågor om familjesammansättning, bostadens och arbetsplatsens lokalisering samt hur deras tillgång till olika transportmedel såg ut.

#### 4.6.3 Samtal med dagboksskribenterna

För att få en djupare förståelse för de individuella övervägandena och omständigheterna som lett till vissa val avseende resor och aktiviteter genomfördes samtal med dagboksskribenterna. Samtalen, i den bemärkelse som Gustavsson (2004) beskriver (se avsnitt 4.5 Intervju, samtal eller dialog?), var en värdefull källa till kunskap om individens vardagsgöromål, mobilitet och tillgänglighet.

Avsikten var att ett samtal skulle genomföras med respektive studiedeltagare efter att dagboksmaterialet hade inkommit. Dock kunde eller ville inte alla medverka vid ett samtal,



men alla tillfrågades. Ett samtal hölls med 8 av de totalt 10 resedagboksskribenterna. Varje samtal varade i cirka en timme och utgick från den enskilda respondentens egen resedagbok, som på så vis blev stommen till samtalet.

I den föreliggande studiens fall var samtalen semi-strukturerade till sin natur. Innan något av samtalen påbörjades togs en intervjuguide fram med temana *om bostadsområdet, fritidsaktiviteter och inköp, resvanor* samt *Skurups utveckling*. För respektive tema formulerades ett urval relevanta frågor. Intervjuguiden anpassades inför varje samtal med tanke på sådant som framkommit i respondentens resedagbok. Samtalen följde inte intervjuguidens påförhand gjorda struktur, istället anpassade forskaren frågor och följdfrågor efterhand som samtalet pågick. Dock har varje samtal berört samtliga av intervjuguidens tema och huvudsakliga frågor.

Utav totalt 8 samtal gjordes 6 ansikte mot ansikte. 2 av samtalen skedde över telefon. De som ägde rum vid ett personligt möte spelades in och transkriberades därpå av forskaren. Samtliga av dessa respondenter accepterade på förhand att samtalen spelades in. De gjordes i varierande miljöer beroende på var och när respondenten kunde, antingen på ett publikt café eller på intervjupersonens arbetsplats. De samtal som skedde över telefon spelades inte in på grund av att tekniken för inspelning inte fanns till hands. Istället togs anteckningar varpå dessa renskrevs och e-postades till respondenten ifråga för möjlighet till revidering och komplettering.

#### 4.7 Bearbetningsmetoder

Resedagböckerna granskades noggrant och sammanställdes därpå i tidsgeografiska diagram. Diagrammen visualiserar en individs förflyttningar och aktiviteter över rum (x-axeln) och tid (y-axeln). På detta sätt redovisas resedagböckerna på ett enhetligt, informativt och överskådligt vis. Avsikten är att de tidsgeografiska diagrammen ska bidra till en bild av individens fritidsresvanor, vilka aktiviteter som individen utför var och med vilka färdmedel resor görs. Konventionellt sett visar ett tidsgeografiskt diagram de förflyttningar och aktiviteter som en individ har företagit under en dag. Diagrammen i kapitel 5. Fallstudie: Barnfamiljers fritidsresor, visar dock respektive individs förflyttningar och aktiviteter under samtliga tre dagar. Detta val gjordes då det bedömdes vara mer givande att presentera de tre dagarnas förflyttningar i ett och samma tidsgeografiska diagram, något som gör dem mer överskådliga.

Samtalen med resedagboksskribenterna gjordes för att få en mer mångfacetterad bild av varje individs fritidsresvanor och -aktiviteter. Transkriberingen av dem var en viktig del i tolknings- och analysprocessen. I kapitel 5. Fallstudie: Barnfamiljers fritidsresor beskrivs individens fritidsresvanor och fritidsaktiviteter samt resonemang och avvägningar kring dessa utifrån samtalen. De bidrar även till att belysa och kontrastera sådant som framkommer samt sådant som inte syns i de tidsgeografiska diagrammen.

Därpå kombinerades alla de tio diagrammen så att samtliga resors färdmedel kunde redovisas utifrån rumslig skala (se 5.11 Färdmedelsval och rumslig skala). Genom en tolkning av de tidsgeografiska diagrammen kunde några specifika former av förflyttningar synliggöras, vilka redogörs för i resultatkapitlets sista avsnitt (se 5.12 Utmärkande rörelsemönster).

#### 4.8 Metodkritik

##### 4.8.1 Urval av studiedeltagare

Ambitionen var att delge information om studien och om att dagboksskribenter söktes till så många av Skurups barnfamiljer som möjligt. Att försöka få kontakt med dem via ortens för- och grundskolor torde ha varit ett bra sätt, eftersom forskaren inte kunde uppsöka deltagare

till studien personligen på grund av tids- och resursbrist. Detta medförde dock att forskaren inte kunde initiera kontakten med potentiella deltagare, då kontaktuppgifter till föräldrar vid de olika verksamheterna inte delges någon utomstående, som i detta fall forskaren. Därav var studien beroende av att rektorerna vidarebefordrade informationsbladet om studien till respektive verksamhets föräldranätverk. Då den faktiska informationsspridningen till stor del låg utanför forskarens händer har dock inga garantier kunnat göras om att alla föräldrar nåddes. Istället var studien beroende av att de privatpersoner som kunde tänka sig att medverka själva initierade kontakt med forskaren. Alla personer som hänvände sig till forskaren och som ville delta som dagboksskribent har deltagit. Ingen har avvisats. Urvalet av respondenter kan därmed inte sägas representera barnfamiljer i Skurup över lag. Dessa begränsande faktum kan ha gjort att många givande och viktiga perspektiv avseende resvanor inte kommit till forskarens kännedom.

Det finns också en risk att enbart högt motiverade individer har deltagit i studien något som kan ha ett samband med personens individuella bakgrund, socio-ekonomi och utbildningsnivå - faktorer som är välkända att ha effekt på resvanor. Könsfördelningen är ojämn, med en kraftig överrepresentation av kvinnor (9 av 10). Det kan antas vara skillnader i resvanor och mobilitet mellan könen och de resultat och slutsatser som denna studie redovisar bör därför tolkas med försiktighet, med det i åtanke. Det har inte kommit till forskarens kännedom att någon skulle ha en funktionsnedsättning. Frånvaron av detta perspektiv i studiens empiriska dataunderlag gör att resultaten inte är generaliserbara för denna samhällsgrupp.

#### 4.8.2 Fallstudiens design

I detta avsnitt diskuteras studiens styrkor, svagheter samt utformning utifrån den metodologiska genomgång som presenterades i avsnitt 4.2 Fallstudien som metod: svagheter och styrkor.

Denna fallstudie är kvalitativ och har huvudsakligen subjektiva världsbilder och erfarenheter som dess primära empiriska underlag. Avsikten är därför inte att redovisa standardiserade variabler. Resultat, diskussion och slutsatser baseras istället på en förståelse för det studerade fenomenet; resvanor, mobilitet och tillgänglighet ur barnfamiljer i Skurups perspektiv. Om tid och utrymme hade funnits, hade det varit önskvärt att relatera den kvalitativt erhållna kunskapen till exempelvis tillgänglig statistik och data avseende tillgänglighet till målpunkter, andel resor för respektive färdmedel och att inkludera socio-ekonomiska faktorer. Frånvaron av detta är en svaghet hos studien. Styrkan är dock samtidigt att tankar, känslor och åsikter tillåts ta större utrymme än vad som kanske annars varit möjligt. Den kvalitativa ansatsen är synnerligen värdefull när det kommer till att studera resvanor och rörelsemönster. Då syftet är att öka förståelsen för varför en person förflyttar sig som hen gör, behöver individens subjektiva upplevelser och resonemang undersökas. Det görs svårligen med kvantitativ data.

Den kritik som ofta framförs mot fallstudiens risk för subjektiva slutsatser kan till viss del vara gällande, i synnerhet då forskaren haft en framträdande roll vid datagenereringen. Forskaren har försökt motverka subjektivitet genom att kontinuerligt analysera sina egna antaganden och resonemang för att finna alternativa tolkningssätt.

Studiens syfte och frågeställningar har reviderats under arbetsprocessen. Detta är vanligt förekommande och kan också ses som ett måste vid denna typ av forskning, då kunskap och förståelse ökar efterhand. I enlighet med hermeneutikens methodsyn har teoretiska utgångspunkter omprövats vid behov och efterhand som datainsamlingen gjorts. Samtidigt har forskaren medvetet försökt ha ett öppet sinne för nya infallsvinklar.

Skurup har kvaliteter som gör orten relevant - om än inte representativ - att studera. Skurup är en med svenska mått medelstor tätort som med sin historia som stationssamhälle och med sitt läge intill flertalet för regionen inflytelserika orter (Ystad, Trelleborg, Malmö, Lund,

Köpenhamn) gör mobiliteten hos dess invånare intressant att studera. Valet att avgränsa studien till barnfamiljer gjordes medvetet för att nå en samhällsgrupp som är aktiv och rörlig, som befinner sig i en arbetsför ålder och som samtidigt har speciella transportbehov. På så vis tillät dataunderlaget en analys av avvägningar rörande färdmedelsval, tidsgeografiska avstånd och typ av aktivitet.

Forskarens inflytande på urvalet av respondenter var begränsat, då fallstudiens utformning gjorde att kontakten initierades av dem, inte av forskaren. Den homogena grupp av respondenter som detta resulterade i är en av studiens svagheter. Inte heller kan en teoretisk mättnad sägas ha uppnåtts. Fler resedagböcker från fler respondenter hade stärkt studien. Med detta sagt ska det tilläggas att det empiriska underlaget har bearbetats noggrant, vilket medverkat till forskarens egen förståelse och möjlighet att tolka och dra slutsatser. Transkriberingen av intervjuerna är en sådan aspekt.

Studien kan svårtligen replikeras eftersom insamlad data är tid-, plats- och kontextberoende. Resedagböckerna och samtalen med respondenterna visar ett utsnitt av verkligheten för barnfamiljer i Skurup under ett begränsat antal dagar. Hade samma personer medverkat vid en likadan studie två år fram i tid, hade deras resvanor och aktiviteter sannolikt varit annorlunda. Att studien knappast kan replikeras behöver därför inte ses som en brist hos den föreliggande studien, utan snarare som en ofrånkomlig aspekt av fallstudiebaserad forskning. Tolkningar och resultat är heller inte generaliserbara till ett bredare sammanhang. Studien kan i bästa fall anses ha genererat slutsatser som bidrar till att förklara den unika kontexten, utifrån vilka teorier skulle kunna formuleras för att ligga till grund för vidare forskning.

## 5. FALLSTUDIE: BARNFAMILJERS FRITIDSRESOR

I detta kapitel skildras respondenternas resedagböcker och samtalen med respondenterna. Var och en av de tio respondenterna redogörs för separat då avsikten är att teckna en så komplex bild som möjligt av varje individ utifrån det insamlade materialet. Slutligen redovisas allmänna tendenser och resultat som har utkristalliserats.

### TIDSGEOGRAFISKA DIAGRAM

Resedagböckerna redovisas i form av tidsgeografiska diagram. Diagrammen visar de förflyttningar och aktiviteter som respektive respondent gjorde under de tre inrapporterade dagarna (torsdag-lördag). Samtalen används för att komplettera, synliggöra och kontrastera sådant som syns - och inte syns - i diagrammen. I figur 4 ges en illustration av hur diagrammens färger och symboler ska tolkas.



Figur 4. *Kodning av färdmedel och aktiviteter.* Varje delresa illustreras med en linje i horisontell riktning. Linjen beskriver en förflyttning i tid och rum och har färgkodats beroende på färdmedel och/eller sätt som förflyttningen har gjorts. En ljusgrå vertikal linje innebär att en aktivitet är pågående. Delresornas målpunkter illustreras med en cirkel. Cirkeln har färgkodats beroende på vilken typ av aktivitet som där utförs.

Ibland är det dock inte alltid så enkelt att kategorisera aktiviteter som de färgade cirkklarna i figur 4 ger sken av. En aktivitet kan exempelvis göras i ett rekreativt såväl som i ett socialt syfte. För att inte förvanska vad som inrapporterats i resedagböckerna förekommer ibland två *horisontellt* överlappande cirklar i de följande diagrammen. Nedan figur illustrerar en aktivitet som inte enkelt låter sig kategoriseras:



Figur 5. *Horisontellt överlappande aktivitetscirklar.* Två färgkodade aktivitetscirklar som överlappar varandra horisontellt illustrerar en aktivitet som kategoriserats på två sätt. I detta fall innebär färgerna på aktivitetscirkklarna att rekreation eller motion utmärker aktiviteten, men att den också utmärks av socialt umgänge.

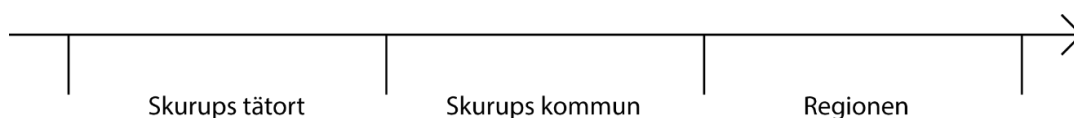
När aktivitetscirkklarna överlappar varandra *vertikalt* är det dock fråga om något annat. Detta illustrerar två separata aktiviteter som äger rum på samma plats, men med en mindre tidsskillnad (se figur 6). Om aktivitetscirkklarna ligger väldigt nära varandra men inte

överlappar varandra är det tal om två olika aktiviteter som utförs på två olika platser, med en så kort tidsintervall sinsemellan att den inte syns i det tidsgeografiska diagrammet (se figur 6).



Figur 6. *Vertikal överlappning respektive tätt liggande aktivitetscirklar.* Till vänster i figur syns ett exempel på när aktiviteten hämtning/lämning av barn sker på samma plats men vid två separata tillfällen. Till höger i figur syns ett exempel på när aktiviteten hämtning/lämning av barn äger rum två gånger med ett mycket kort rumsligt avstånd sinsemellan. Aktiviteterna äger rum kring samma tidpunkt, vilket gör att tidsskillnaden inte syns i diagrammet.

I de tidsgeografiska diagrammen representerar y-axeln dygnets alla timmar, medan x-axeln visar rumsliga avstånd. X-axelns geografiska utgångspunkt är respondentens bostad. Längsmed x-axeln förändras skalan från den lokala till den kommunala och slutligen till den regionala skalan (se figur 7). Avsikten är därmed inte att visa exakta rumsliga avstånd i antal kilometer eller mil. Syftet med denna skalindelning är att förmedla en bild av vilka förflyttningar och aktiviteter som äger rum var; i tätorten, i andra delar av Skurups kommun samt i regionen. Regionen ska här förstås som södra Skåne.



Figur 7. *X-axelns skalindelning.* Denna axel visar det rumsliga avståndet och har delats in i tre skolor: tätort, kommun och region. Skalindelningen möjliggör att förflyttningar i såväl bostadens direkta närhet som flera mil bort kan illustreras på ett nyanserat vis i ett och samma diagram. Avståndet är inte exakt eller jämförbart de tre skalorna sinsemellan.

I de tidsgeografiska diagram som härpå följer har aktivitetscirklarna placerats ut efter en uppskattning av deras rumsliga position i förhållande till den aktuella skalan.

### 5.1 Respondent 1: Bilen ger närhet till staden

Respondent 1 är en kvinna som bor i centrala Skurup i ett hushåll bestående av två vuxna och tre barn. Familjen har bott här i cirka tre år. Hushållet har två bilar och en av dem använder hon för resor till och i arbetet, huvudsakligen till arbetsplatsen i Alnarp.

De två äldsta barnens skola ligger rakt över gatan från hemmet och de går ofta själva till skolan. Det yngsta barnet går på en relativt närliggande förskola. De brukar promenera dit när de lämnar. Respondenten lämnar torsdag och fredag, på grund av hennes partners arbetstider. Barnen brukar leka på skolgården även på fritiden och närheten till hemmet gör att de vuxna enkelt kan hålla ett öga på dem. Hon tycker mindre bra om Skurups lekplatser. Som förälder, menar hon, är det tråkigt att vara på lekplatserna. Hon upplever dem öde och ostimulerande i jämförelse med lekplatserna i Malmö där det finns många olika människor att titta på och närhet till bra caféer där hon kan köpa med sig en caffè latte.

- Så nu åker vi ju ofta till lekplatser i Malmö. Sollekplatsen på BO01-området och, Folkets park som jag sa, och även i Pildammsparken finns det ju olika lekplatser. Och då är det liksom jättetrevligt, man har med sig en latte och man sitter där. Man kan ju liksom inte grabba med sig en latte om man ska på en lekplats i Skurup för man kommer liksom inte förbi något café [skrattar] på vägen dit.

Om hon tar tåget till Malmö går hon ofta av på Triangeln, då hon tycker om Möllan och har flest ärenden där, eller också går hon därifrån till Folkets park med barnen. Å andra sidan kör de oftast om de åker till Malmö med barnen. Om de ska till Sollekplatsen är det för långt att gå dit med barnen. Hon åker inte stadsbussen och skulle inte heller få för sig att ta tåget mellan Centralen och Triangeln eftersom det är gångavstånd för henne.

Hon saknar ett mysigt café i Skurup. Det hade lyft hennes upplevelse av bostadsorten. Samtidigt säger hon att det finns ett centrumcafé nu, där hon brukar sätta sig för att jobba när partnern och barnen kommer hem tidigt. Närför gatan från hemmet finns ett grönområde med en damm vars karaktär respondenten dock inte är nöjd med. På vägen dit passerar man en sporthall med en stor parkeringsyta, något som kan göra promenaden till grönytan farlig för barnen vilket begränsar rörelsefriheten. Vid enstaka tillfällen besöker familjen mer naturlika områden, även om de oftare besöker staden än tar sig till naturen.

*- Sen finns där ju Svaneholmsparken, som är fantastiskt fin också med mycket mer naturkvaliteter och naturupplevelser. Men för mig, i nuläget min minsta blir fyra, så är det med bil som gäller och då, då blir det sällan av. Väldigt sällan, enstaka tillfällen per år. Så det är väl det som är det negativa med det. Den är ju den här dammen som ligger närmst till hands helt enkelt.*

Ibland tar hon sig ut för att jogga, det är den typ av rörelseaktivitet som hon lättast kan passa in i vardagens aktiviteter. Hon uppskattar att det på kort tid går att ta sig från bostaden till någonting annorlunda, efter bara en kilometer har bebyggelsen ersatts av åkermark. Hon har valt en rutt där det finns cykelväg så att hon kommer i trygghet för trafiken. På ett ställe saknas cykelväg och det upplever hon som obehagligt.

*- Och sen, ännu mer, för nån gång så har jag med min grabb och då cyklar han, han är då, åtta nio. Och då är det ju definitivt, då får vi ju vända och ta samma väg tillbaka för att det ska va cykelväg hela tiden. [...] Så det är liksom helt avgörande.*

Skurups utomhusbad ligger nära hemmet. På sommaren vill barnen dit så ofta som möjligt.

*- Och ja, det är ju väldigt smidigt och enkelt för oss också. Om det är nån gång man får lite mer stadskänsla i Skurup så är det nog där på badet för där är ju alltid jättemycket folk. Så där kan man nog känna att, det är ju nästan som att va i vilken stad som helst.*

Respondenten upplever att inköpsmöjligheterna i Skurup är relativt goda, för en så liten ort. Hon menar att hon försöker handla så mycket som möjligt lokalt, en vana som hon fick från tiden då de hade hund. Ofta blir det Coop, som ligger nära hemmet. Vid ärenden inom tätorten föredrar hon att gå då hon inte är glad för att cykla. Hon tycker det är mindre smidigt att ta sig runt med bil. Sträckorna är ofta för korta för att man skulle behöva ta bilen och på grund av vägnätets uppbyggnad behöver man ofta köra omvägar.

En eftermiddag i veckan går ett av barnen på dans. De brukar köra dit vilket medför att de kan passa på att handla mer skrymmande varor på det närliggande Ica Supermarket. Emellanåt handlar respondenten på Coop på Burlöv Center på väg hem från arbetet, då de har ett större sortiment.

*- Så vissa, vissa specifika varor så får vi ge oss iväg. Eller köpa på hemväg när jag, ofta så blir det ju så att jag då passar på. Ofta så är det ju [NN] som hämtar barnen och så kan jag, fixa lite såna ärende.*

En gång i veckan, när respondenten arbetar hemifrån, äter hon lunch med sin partner på en restaurang vid Skurups tågstation. Hon nämner att hon ofta går på bio i Skurup och att hon försöker handla lokalt vad gäller kläder, barnkläder och presenter. Det är dock mer effektivt för henne att köpa vad hon behöver på ett köpcenter på vägen hem. På så vis kan hon även undvika att ha med barnen i affärer, det brukar inte bli så lyckat.

*- När jag ska handla kläder så till barnen, så blir det ofta så för att det blir liksom på väg, från jobb och då blir det enklast med Burlöv. Jag har, jag tar liksom inte. Det är inte nånting jag ger tid för att göra på ett kvalitativt sätt i mitt liv utan det är en sak som bara ska klaras av så snabbt som möjligt. Och likaså då med, egentligen i Malmö, däremot om jag handlar kläder till mig själv, då går jag mer på stan. I Malmö. I så fall. Eller då i Skurup, i dom butikerna där.*



Ystad spelar dock också en viktig roll för familjens inköpsvanor och fritid.

*- Ja, vi blev ju väldigt glada när vi flyttade till Skurup, att vi fick närheten till Ystad. För Ystad är ju däremot ett sånt ställe där man gärna går på byn och handlar. Så, ja, så det är ju egentligen också ofta så att om barnen behöver kläder så åker vi till Ystad och då blir det mer en sån trevlig grej att man går på stan. Och att kombinerar det då med att vi går och äter eller går och fikar och så där. Så ja, nej det är ju faktiskt sant, det är ju nånting jag, det är ju minst lika viktigt. Så antingen är det när nånting måste bara klaras av så snabbt som möjligt så blir det ett köpcentra, men, men när vi har liksom tid, och ska göra en liten utflykt, så blir det gärna Ystad.*

*- [...] Men samtidigt så ligger det ju tjugo minuter bort, ytterligare. Från Alnarp och från Helsingborg och från Malmö, som är sånt som är dragplåstret på oss på olika sätt. Och även Köpenhamn. Ja Köpenhamn är ju också väldigt uppskattat för oss att komma till och, där, där har vi så stor önskan att komma dit så då orkar vi liksom barn och vagnar och släpa oss runt [skrattar].*

När familjen åker till Köpenhamn blir det med tåg. Det är smidigt eftersom de bor fem minuter från Skurups tågstation. Tillgängligheten till tåget är viktig:

*- Ja, ja, jag tycker det. Det gör ju. Om jag hade haft, liksom tjugo minuter och ta mig till tågstationen, och så bott i Skurup [skrattar], då hade jag verkligen tyckt att jag bodde off. Men nu upplever jag att det, jag har egentligen väldigt nära till Malmö, i och med att det är så nära till tågstationen.*

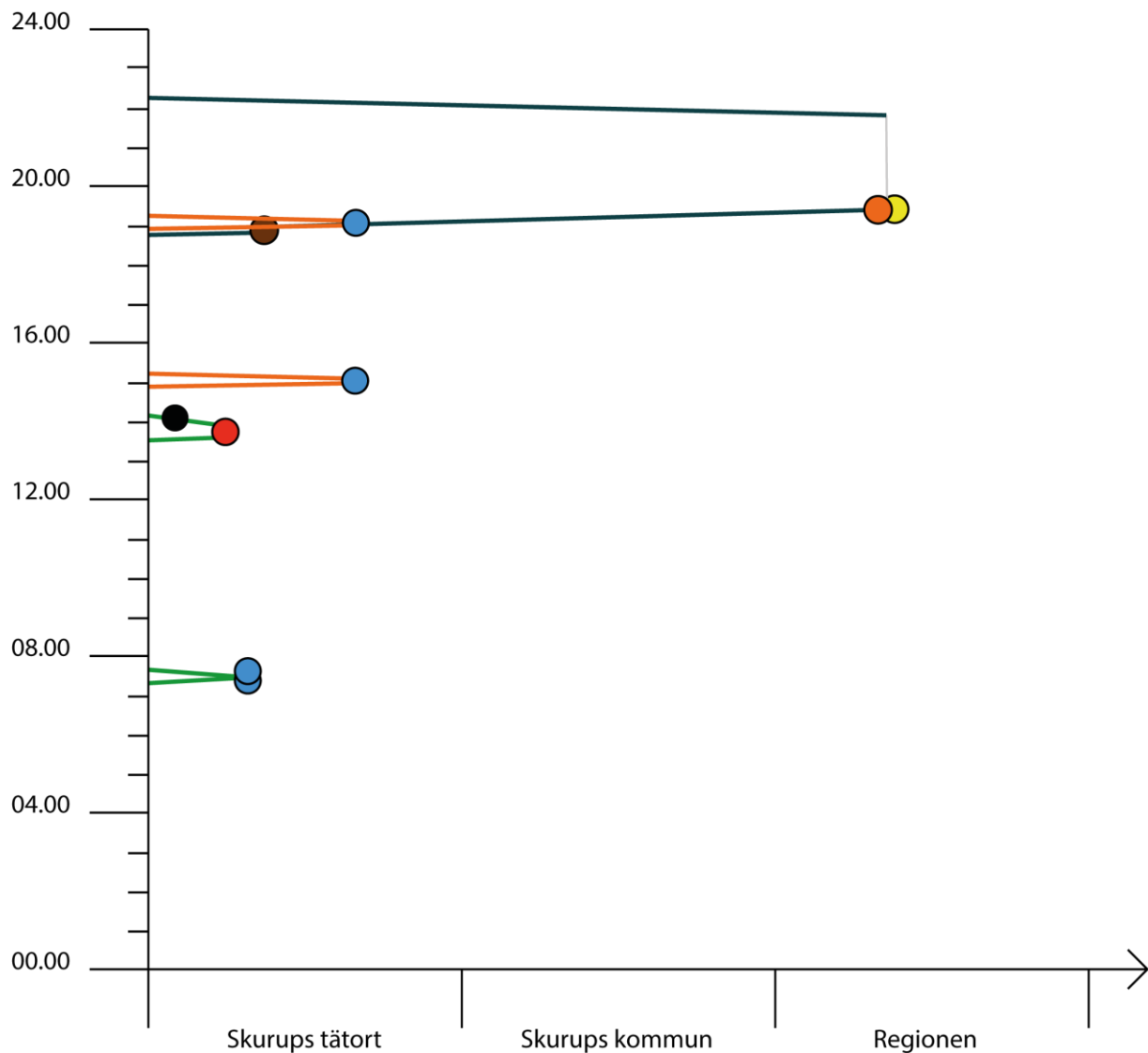
Hon beskriver ett tillfälle när hon träffade sin bror i Malmö och kom hem till Skurup med tåget vid två på morgonen. Det fanns tillräckligt mycket folk i rörelse för att hon skulle känna sig trygg, så trygghetsaspekten är inget hinder för att ta tåget. Ibland besöker de familj i Helsingborg, men då kör de bil. Visserligen går Pågatåget till Helsingborg utan byten, men det stannar så ofta att restiden blir väldigt lång. Dessutom bor familjen några kilometer från Helsingborgs central, så de behöver bil för att kunna resa hela sträckan.

I vardagen upplever hon sin möjlighet att åka tåg som begränsad. Hon ser positivt på tåget men menar att barnfamiljer har behov av att saker och ting är riktigt smidiga, och då går familjelivet och tidspusslet före den miljöinsats som tåget hade kunnat innebära. Hade hon börjat tågpendla istället för bilpendla hade hennes barn fått längre dagar och vardagen hade varit svårare att få ihop. Att välja tåget framför bilen känns som fel prioritering just nu.

*- Mmm. Just det, och om priset på drivmedel, eller om man hade infört vägtullar eller något liknande, hade det påverkat?*

*- Jag tror inte det [skrattar] vägtullar! Nej verkligen. Nej jag hade nog bara, alltså det är inte det som avgör i mitt liv det är liksom inte dom, dom valen, är inte ekonomin styr inte mitt liv alls, så att det hade det inte. Men möjligtvis hade det varit jobbigt så och få hem en faktura på fem kronor och så där det, känns liksom lite, irriterande [skrattar] det är väl snarare så. Man hade upplevt det.*

Hon ser positivt på Skurups fortsatta utveckling. Hon tror att ortens kvaliteter och det faktum att Skurup ligger tillräckligt långt ifrån Malmö och Ystad gör att orten har ett egenvärde, i motsats till Svedala som hon upplever ligga för nära Malmö. Vidare menar respondenten att en smidig och tät tågtrafik kommer vara av vikt framöver, men kanske då främst i en arbetspendlingskontext.



Figur 8. Respondent 1 – tidsgeografiskt diagram. På torsdag morgon promenerade hon hemifrån klockan 07.20 för att lämna sitt yngsta barn på förskolan. Hon lämnade barnvagnen där till sin partner som skulle hämta på eftermiddagen. På grund av tågstopp blev hon försenad på väg hem från arbetet och var därför inte hemma fören klockan 18.15. En halvtimme senare körde hon hemifrån för att hämta en väninna som hade kommit med tåget till Skurups tågstation och därpå körde de vidare till Ystad saltsjöbad för en SPA-kväll. Klockan 21.50 körde de därifrån och ankom till respondentens hem 25 minuter senare. På fredag morgon gick hon vid samma tid som dagen dessförinnan till förskolan för att lämna sitt barn. På lördagen promenerade respondenten till Coop Konsum klockan halv två för att småhandla. På väg hem gick hon förbi torget för att titta efter biljettpriset till tivolit som var på besök i Skurup. Vid tretiden cyklade hon för att lämna sitt äldsta barn på kalas och var hemma igen en kvart senare. Vid sju cyklade hon för att hämta sitt barn och de var hemma igen tjugo minuter senare.

## 5.2 Respondent 2: Medveten och frustrerad resenär

Respondent 2 är en kvinna som bor på landsbygden drygt 3 kilometer söder om Skurups tätort. Hushållet består av två vuxna och två barn. Familjen har bott här i tre år och de har tillgång till två bilar. Hon arbetar i Svedala och reser ibland dit med tåg, ibland med bil. Hon har möjlighet till flexitid på arbetet vilket också kan göra restiderna till och från arbetet mer flexibla. Det var avgörande att det var cykelpendlingsavstånd till tågstationen när familjen valde att bosätta sig här.

Vad gäller fritidens resor åker hon tåg främst i syfte att besöka vänner eller familj i Malmö eller i Kalmar. Hon tycker bra om att åka tåg och menar att det är trevligt och roligt. För barnen blir det lite av ett äventyr; ett tillfälle att se på folk, gå runt och titta och ställa frågor. Hon upplever det avslappnande och hon väljer hellre tåget än att sitta i bilen på en motorväg. Nackdelarna är de gånger när det är fullt med folk och att det är så svårt att ta med sig cykel på tåget. Hon tycker det är konstigt att det inte kan göras enklare och exemplifierar med utlandsupplevelser där hela tågagnar varit avsedda för cyklar och vagnar. Den äldre modellen av Pågatåget var i det avseendet bättre än dagens tågmodell.

Respondenten menar att hon längtar efter att inte behöva ha bil, även om den hon kör går på biogas och att avståndet in till tätorten egentligen inte är så stort, utan borde kunna klaras av med cykel. Dock menar hon att bilen är helt dominerande i och kring tätorten, i synnerhet då vägarna på landsbygden inte är cykelvänliga. Det bidrar till att få cykeln att uppfattas som mer udda än vad cykeln uppfattas som i en större stad. Hon menar att hon kan uppleva sig vara undanträngd och att det är orättvist att hon, som försöker resa hållbart, inte har rätt att nyttja vägarna såsom motorfordonen.

Utanför hemmet går en landsväg med vad hon beskriver som en hel del lastbilar som kör förbi i hög hastighet. Detta gör att man får vara aktsam längsmed vägarna. Hon önskar att det vore enklare att som fotgängare gå ut och uppleva landskapet. Tyvärr, menar hon, finns det motortrafik överallt. I synnerhet för barnen känner hon en otrygghet i och med trafiken och de säkerhetsbrister som vägarnas utformning medför för cyklister och gångtrafikanter. Barnen blir därmed begränsade i sin rörelsefrihet, även när de blivit lite äldre. Respondenten skriver i sin resedagbok att "vanor etableras som bekant tidigt och det är min övertygelse att ska vi ha en chans att klara klimatutmaningarna så krävs det att de unga generationerna får med sig hållbara resvanor som en självklarhet i vardagen."

Hon har inte så många egna aktiviteter som hon brukar göra just nu, även om hon tror att aktivitetsutbudet är ganska bra i Skurup. Barnen begränsar möjligheterna och så har hon begränsat med tid för träning. Hon går på Qigong ibland och försöker utnyttja cykeln för att baka in motion i vardagens aktiviteter och förflyttningar. Ibland blir det promenader och skogsturer. De brukar ta sig till Svaneholm eller till Rydsgård. För övrigt tillbringas fritiden främst med att renovera huset och emellanåt med besök hos vänner. Dessutom är hon engagerad i det lokala byalaget.

Vad gäller handelsutbudet på orten menar hon att det är bra för att vara en liten ort och att man kan hitta det mesta i Skurup. Hon har dock hört att utbudet blivit sämre med åren, men att lokalhandeln ändå tycks överleva eftersom Skurup ligger förhållandevis långt ifrån en större stad, så att inköpsresorna dit begränsas. Respondenten handlar själv en del lokalt i Skurup; kläder och andra saker i detaljhandeln samt livsmedel. Oftast på Coop men även på Ica i Skivarp, där familjen brukar handla en del produkter i storförpackning och så är butiken trevlig med en bra atmosfär. Ofta handlar hennes partner på väg hem från arbetet.

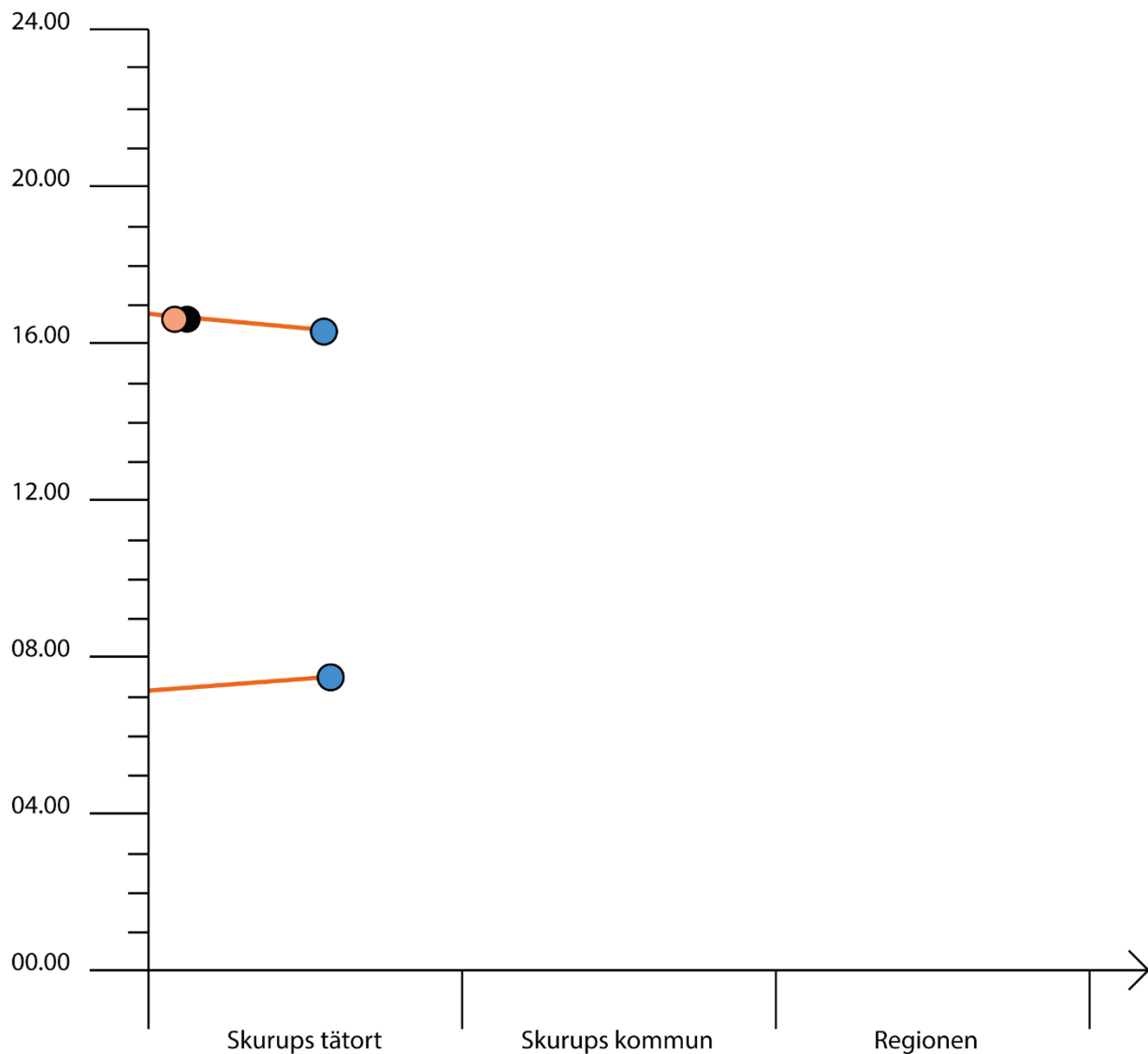
När det kommer till resor till kommunens övriga orter är det Ica-butiken i Skivarp som gäller, samt ibland Hörte, vid havet. Hon har inte särskilt många anledningar att resa till andra platser runt om i regionen, i så fall skulle det vara till Malmö för att köpa byggmaterial till husrenoveringen.

Vid ärenden i Skurup cyklar hon gärna, vilket känns bra och ger tillfälle till motion. För något år sedan körde hon en del på familjens specialbyggda el-moped som har ett flak med tak för

barnens skull. När de handlar något mer skrymmande eller som är svårt att transportera på andra typer av färdmedel är det bilen som gäller. Hon menar också att bilen är mer tidseffektiv och därför passar bättre vid tillfällena när barnen ska med eller iväg.

Vad gäller vägnätet och dess tillgänglighet i Skurups tätort anser hon att cykelvägarna ofta inte känns genomtänkta. Ibland slutar cykelvägen tvärt, men kanske fortsätter på andra sidan av vägen vilket gör att man som cyklist måste byta vägsida. Det är ett irritationsmoment. I och med att hon ofta cyklar med cykelvagn är hennes färdmedel bredare än en vanlig cykel. Ibland finns det stolpar i cykelbanan som hindrar framkomligheten och det blir då svårt att komma igenom och kunna cykla vidare. Vad gäller framkomligheten som gångtrafikanter anser hon den vara bättre, då hon inte upplever det lika störande med hinder i vägen eller att behöva byta vägsida, som när hon cyklar.

Hon efterlyser fler och bättre cykelparkeringar, i synnerhet invid förskolorna. För henne, med cykel och cykelvagn, behövs stadiga cykelställ så att det går enklare att få i och ur barnen eller varor. Invid Skurups tågstation är det trångt på cykelparkeringen på den norra sidan av järnvägen, men gott om plats på den södra sidan där cykelparkeringen ligger lite längre bort. Utrymmet som bilparkeringen tar hade kunnat utnyttjas bättre. Angående valet av cykel som färdmedel tror respondenten att det blir en vana och tillägger att det är en omställning att bo på en mindre ort, där cykeln inte är lika självklar som i staden, samt menar att kommunen behöver jobba mer aktivt med cykelfrågor.



Figur 9. *Respondent 2 – tidsgeografiskt diagram.* På torsdag morgon cyklade hon i tjugo minuter med barnen i cykelvagnen för att lämna dem på förskolan. Vad som inte syns i diagrammet är att hon därpå cyklade vidare till Skurups tågstation där hon parkerade cykeln och fortsatte till arbetet med tåg. På eftermiddagen, på väg hem från arbetet, cyklade hon från Skurups tågstation för att hämta barnen. På väg hem stannade de till hos grannen för att plocka ägg från deras gemensamma höns.

### 5.3 Respondent 3: Fritidsintresset kräver bil

Respondent 3 är en kvinna som bor cirka en halv kilometer öster om Skurups tätort, drygt en kilometer från tågstationen. Hushållet består av två vuxna och två barn och de har tillgång till två bilar. Familjen flyttade till Skurup för att orten hade tåg, de ville ha tillgång till natur, bo lite mer ostört och så var huspriserna lägre jämfört med Svedala, som de hade funderat på att flytta till men som de inte tyckte kändes så bra. Hemmet ligger invid en väg där hastighetsgränsen är 50 km/timme, men många kör fortare än 70 km/timme, uppger hon. Detta var inget de hade förväntat sig och när de sedan skaffade barn blev trafikfarorna än tydligare, något som gör att de kör mycket bil.

Familjen har två brukshundar, en är vid försvarsmakten där de är aktiva hundförare, och respondenten själv är instruktör på brukshundsklubben. Hon är väldigt engagerad i hundarna och spenderar mycket tid med träning och tävling. Hennes sociala nätverk är starkt knutet till hundintresset då hon främst umgås med andra inom hundvärlden. På helgerna är familjen ofta iväg med hundarna i Torupskogen eller området däromkring, och då är barnen med.

*- Så då kommer dom ju ut i naturen mycket, dom är ute hela dagarna i skogen, i stort sett varje vecka. Ja. Så även om dom inte får möjlighet att cykla då vardagsmässigt så är dom mycket ute ändå.*

Aktiviteter med hundarna gör att många resor företas med bil så att de kan nå platser för träning och tävling samt frakta utrustning, kläder, leksaker och mat. Hon menar att hundarna gör att familjen är van vid att vara ute i alla väder, så årstiden spelar ingen roll. Då de ofta är ute i grupp finns det andra vuxna som kan passa barnen när hon tränar med sina hundar.

På sommaren besöker de ibland utomhusbadet i Skurup, snarare än stranden. Det äldsta barnet går på simning i Ystad och så går båda barnen på gympa tillsammans en dag i veckan. Förutom hundaktiviteterna har respondenten inga återkommande aktiviteter. Hon tycker dock att utbudet av aktiviteter är bra i Skurup.

*- Jo jag tror det är bra för där är L9 och där är Hålsopunkten där det finns nått, och L9 har ju också barnpassningsmöjligheter. Så det är ju helt perfekt. Så hade jag haft tiden. Nu prioriterar jag då hundarna så att. Ja. Eftersom jag också är instruktör och håller kurser själv, då blir det, då vill jag inte vara borta från barnen fler kvällar helt enkelt så att.*

Hon pendlar med bil till arbetsplatsen i Lund och har generellt sett flexibla arbetstider. Hon använder sig inte av tåget då hon upplever det stressigt att hinna lämna och hämta barnen och samtidigt passa tågtiderna, samt att vid ankomst till Lund behöva byta till buss eller cykla. Livspusslet måste gå ihop med vardagens olika aktiviteter och då är bilen hennes val. Trots att tågstationen var en faktor som gjorde att familjen bosatte sig i Skurup är det sällan någon av dem som åker tåg. Å andra sidan kan släkt och vänner ta tåget för att besöka dem, även om de oftast kör bil ändå.

*- Men jag har tänkt på bara för att barnen tycker det är roligt att åka tåg att man borde åka tåg in till Malmö. Och göra nått. Eller åka till Den blå planet vid Kastrup. Hade också varit möjligt. Men sen så, ändå, så måste man ha barnvagnen med, man måste ja, ska jag ta mig till tågstationen i Skurup måste jag ändå ha bilen och parkera den, och då blir det lättare att ta bilen hela vägen. Men jag har funderat på det, vad man ska göra. Bara för att dom tycker det är kul att åka tåg [skrattar]. Och buss och sånt för dom, ja dom är ju inte vana vid det.*

Hennes partners arbetstider är oregelbundna och ibland är han hemifrån en längre tid. I normalfall har de dock sina rutiner:

*- Jag lämnar och då går han med hundarna. Och han hämtar. Jobbar han kväll då får jag ju då också, hämta. Så det är ju lite. Jag har också gått ner i tid för att få det att hänga ihop. [...] Så det får man liksom, stå ut med [skrattar]. Om man säger, när barnen är små. Det är, det är ju ett pussel med hundarna också. Att dom inte ska vara hemma ensamma för länge. Och sånt. Jag har ju också möjlighet att jobba hemifrån så det gör jag också. Så jag hinner lite med hundarna, och har möjligheten till också att hämta barnen tidigare.*

Respondenten tycker att handel- och serviceutbudet är bra i Skurup och hon gör en del av sina inköp lokalt. Hon handlar oftast på Ica Supermarket, men ibland också på Coop eller



Netto. Då och då kan det bli något inköp av barnkläder. På vägen hem från arbetet handlar hon ibland på Willys i Lund eller i Coop-affären i Veberöd. Utrustning och saker till hundarna handlar hon online, likaså kläder och skor.

*- Utbudet är större. Billigare. Kanske också så har man nån rabattkupong eller nått sånt men, först och främst utbudet. Kläder det är då Me & I där är en säljare som, en annan som också har sina barn på samma dagis som är säljare av Me & I-kläder.*

De få gånger som familjen handlar i en fysisk butik görs det i Malmö, men Ystad åker hon inte till förutom till simningen.

*- Ja. Brukar du, åka till Malmö nått, och handla?*

*- Sällan. Min man köper, när vi renoverar hus och sånt. Där finns ju byggvaruhus i Skurup också och så men dom har inte allt heller. Och då blir det Bauhaus, i Malmö. Annars Biltema, finns i Lund här så... Ja. Det är inte så ofta... Men jag tror eftersom vi bodde i Malmö innan, så har det alltid varit mer Malmö än Ystad. Men det är sällan, numera.*

Familjen brukar inte gå ut för att äta eller för andra nöjen. Det yngsta barnet vill inte gärna sitta still på en restaurang och därför köper de hellre med pizza eller thaimat hem. Hon nämner att det antingen är hon eller hennes partner som kan gå på konsert, eftersom de inte kan vara hemifrån samtidigt. Det blir oftast hennes partner, då han alltid varit musikintresserad. De brukar inte besöka de övriga orterna i Skurups kommun och resorna till Malmö eller Köpenhamn, som är respondentens hemstad, är få. Huvudsakligen spenderas fritiden och fritidsaktiviteterna i Skurup, eller runt om i Skåne vid hundtävlingar och liknande.

Respondenten besöker inte själva tätorten om hon inte har en specifik anledning såsom förskola, livsmedelsinköp, gympan eller brukshundsklubben. Hon kör i princip uteslutande bil, huvudsakligen på grund av tidsvinsten.

*- Så vi kör bil runt. Det gör vi. Men det är ju, ja. Visst hade det gått alltså och cykla där också men det är ju tiden alltså man är så, ska man hinna med så oftast är det, ja, man ska hinna med hundarna nått innan man då ska nått med barnen och då har man inte tid och ta fram cyklar och barn och packa och sånt och då är det bara enklare och ta bilen.*

Respondenten tycker dock att tåget är bra som det är och hon tror det är viktigt för orten och för många Skurupsbor som får tillgång till en vidgad arbetsmarknad. Samtidigt menar hon att det redan är så dyrt att köra bil, så ytterligare prishöjningar hade inte varit ett incitament för att ta tåget, utan tåget skulle ha behövt ha tätare avgångar.

*- Och bränsle, alltså bränsle har ju också ökat. Kostnaderna. Men, man väljer att ta den kostnaden för friheten. I tid.*

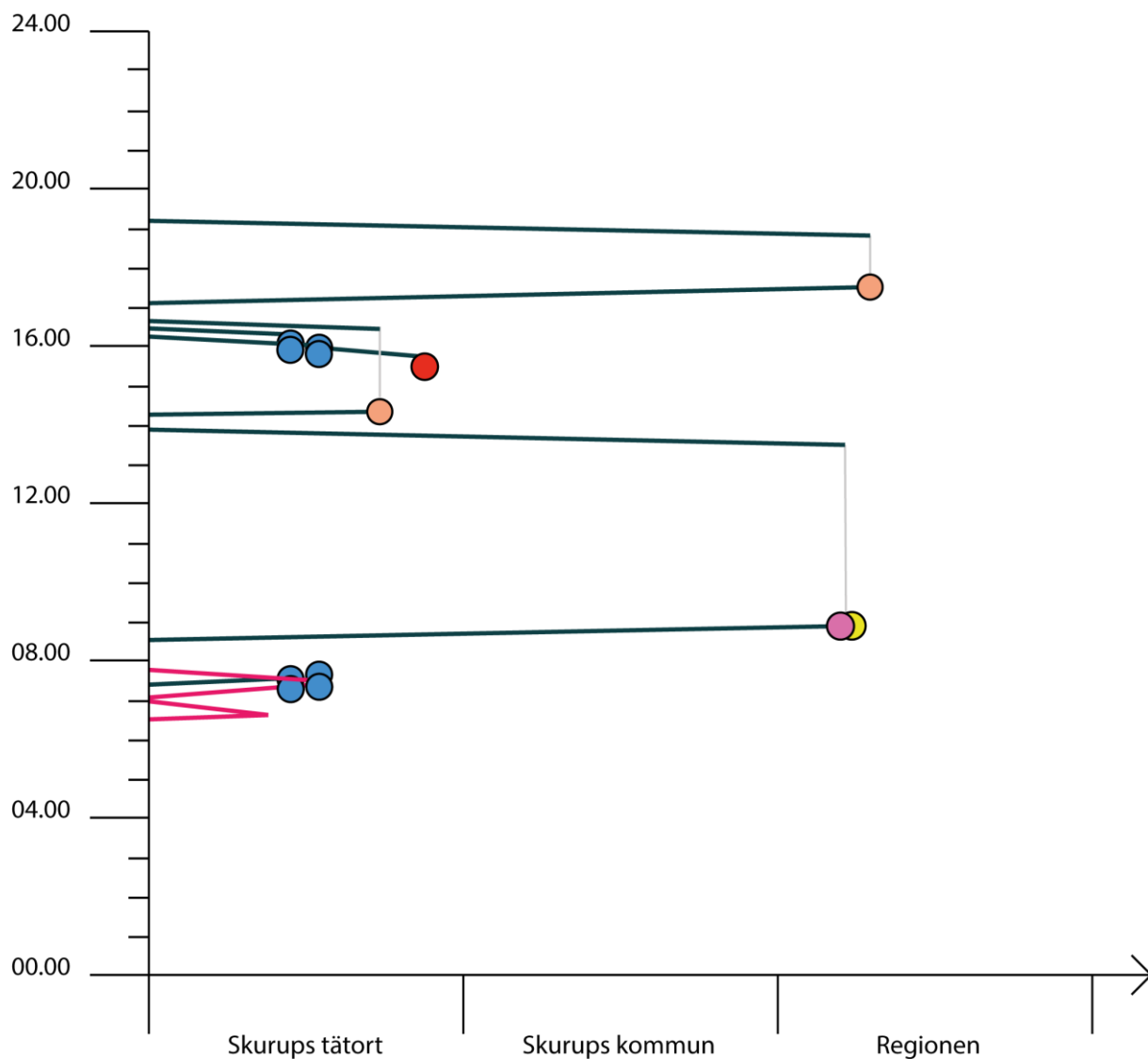
*- Mmm. Och om, till exempel buss eller tåg hade blivit billigare? Hade det varit ett alternativ?*

*- Nej alltså det skulle gå oftare tåget också. Det är tiden helt enkelt som är avgörande faktor.*

Möjligen kan hon komma att åka mer tåg när barnen är äldre och hon slipper tidspressen med hämtning och lämning. Då kan de själva ta sig till skolan, men en osäkerhetsfaktor är trafiken på landsvägarna. I vägkorsningen utanför familjens bostad har det ofta skett olyckor, vilka dock minskat sedan det blivit stopplikt i korsningen.

*- Nej och att dom tar inte hänsyn alltid heller alltså ibland undrar man när man går med två stora hundar och barnvagn, och dom känner ändå att det är deras rätt att va på vägen och vi ska inte vara där. Känns det som.*

Hon efterlyser cykelbanor, gärna på vägen bort mot Rydsgård där hon vet att fler har behov och önskemål om bättre cykelvägar. Och så vill hon gärna ha aktiviteter för de riktigt små barnen. Vad gäller vägarna kommenterar hon E65:an och trafikstockningarna i rusningstid, samt rondellen vid Sturup, där borde det finnas två körfält. Hon förundrar sig över att det är omöjligt att ta sig till Sturup utan bil. Flygbussen mellan Lund och Sturup är för dyr så då väljer hon hellre bilen. Den danska flygplatsen Kastrup, å andra sidan, brukar hon ta tåget till och väljer hellre att flyga därifrån på grund av dess tillgänglighet.



Figur 10. Respondent 3 – tidsgeografiskt diagram. Här syns ett mörkblått streck (bilkörning) som delvis döljs av ett rosa streck (gång med hund). Denna bilresa skedde på torsdag morgon när hon lämnade barnen vid sin respektive skolverksamhet. Vid halv fyra på eftermiddagen körde hon inom lca på väg hem från arbetet, vilket illustreras i diagrammet med den röda aktivitetscirkeln. Därifrån körde hon till skolan och förskolan för att hämta barnen och sedan hem. Strax efter klockan 17 körde hon med barnen till simskolan i Ystad. De åkte därifrån vid kvart i sju och var hemma tjugo minuter senare.

Under fredag morgon gjordes två förflyttningar till fots med hund. Först gick hon ut och rastade en av hundarna. När hon kom tillbaka hem gick hon iväg med barnen och den andra hunden för att lämna på förskola och skola. Därpå gick hon hem igen för att lämna hunden. På eftermiddagen, på väg hem från arbetet, körde hon inom barnens skolverksamheter för att hämta dem. På lördagen körde hon med barnen och hundarna till Torupskogen för att träna med hundarna. Aktiviteten varade till 13.30 då de körde hemåt. Klockan 14.15 körde hon med bägge barnen till deras gympa, varifrån de körde hem klockan halv fem och var hemma sju minuter senare.

#### 5.4 Respondent 4: Långa avstånd gör bilen nödvändig

Respondent 4 är en kvinna som bor i ett villaområde i Skurups norra del, cirka tio minuters gångväg från tågstationen. Hushållet består av två vuxna och två barn. Familjen har bott i Skurup i nio år. De har två bilar och med en av dem arbetspendlar hon till sin arbetsplats i Limhamn i Malmö. Det faktum att Skurup har en tågstation var en bidragande faktor till att familjen valde att bosätta sig här och även om hon inte använder sig av tåget särskilt mycket upplevs det ändå positivt att det finns att tillgå. Vidare menar hon också att det har betydelse för besökare till familjen, som enkelt kan ta sig till dem med tåg. Respondenten tror att det är viktigt för Skurup som bostadsort att tåget finns och att det huvudsakligen används av de som arbetspendlar och gymnasieungdomar.

Förutom på fredagar är det alltid respondenten som hämtar och lämnar parets barn på grund av parternas arbetstider. Barnens förskola ligger ett par hundra meter från bostaden vilket spelade in vid valet av förskola.

*- Nej men absolut valde vi ju utefter det. Just för jag tycker det är jätteskönt att köra hem, parkera, så går jag upp och hämtar dom också kan vi liksom ta en promenad eller gå till lekplatsen eller vad man har tid med. Det tycker jag är toppen.*

Det är inte alltid så enkelt att få livspusslet att gå ihop när bostad och arbete ligger på olika orter. Den mobilitet som bilen medför i jämförelse med tåget är en nyckelfaktor för att få vissa av fritidens aktiviteter att gå ihop med arbetstiderna.

*- Mmm. Du kör ofta bil till jobbet.*

*- Mmm, alltså det är alltid. Det är liksom nån gång på sommaren det blir tåg. Men det är lite för att, jag får inte ihop det med, jag ska lämna barnen på förskolan, och sen, skulle jag då liksom sen köra dit, eller gå dit och lämna dom. Sen skulle jag till tåget och sen ta mig in till Limhamn och sen måste jag dessutom ta bussen där. Och då känner jag att, ja men det tar för mycket tid, och jag har gått ner i tid i arbetet för att komma hem och va med barnen och då känner jag då fallerar allt det. Hade det funnits en smidigare lösning för mig när jag kommer till Malmö alltså hade jag liksom bara haft fem minuter att gå från tåget, då är det ju, absolut. Men det tar nog. Det tar för mycket tid just där. Tyvärr.*

Trots denna problematik är det inte säkert att tidsvinsten skulle bli särskilt stor om bostad och arbete hade legat på samma ort, i synnerhet eftersom tillgången på förskoleplatser påverkar.

*- Det är ju ingen garanti heller för det beror ju på var man får plats och så. Men det är ju en sån, det är lite man tänker på med Malmö. Jag tror inte tiden egentligen gör så jättemycket sådär. För det är ju ändå bara en halvtimme ju. Jag menar är du i Malmö så kan det ju också ta sin tid beroende på vart man ska. Ibland tar det ju nästan längre tid ju att köra genom stan ju. Alltså, faktiskt.*

En fördel med tåg i förhållande till bil är möjligheten till utekvällar och ett glas vin i goda vänners lag i Malmö, men respondenten uttrycker samtidigt att hon ändå väljer bilen i den typen av tillfälle. Den otrygghet som hon upplever av att nattetid gå hem genom ett folktomt Skurup bidrar till det valet.

*- Men sen kan jag ju ärligt säga att ska jag in och träffa mina, om vi har tjejtträff eller nånting sånt där i Malmö, så tar jag oftast inte tåget jag tar ändå bilen för att, jag vill inte gå hem genom Skurup när jag kommer hem på, sent liksom för att. Det är ingen som är ute och rör sig så att man bara. Nej jag vet inte, idag vågar man inte göra nånting. Det hade jag nog mer vågat göra i Malmö, för att där är det mer rörelse liksom, det är alltid nån som är ute men här är helt dött ju. Det är lite synd.*

Innan flytten till Skurup för nio år sedan brukade hon simma i simhall men då det inte finns någon sådan i Skurup upphörde denna vana. Sedan Hylliebadet öppnade har simningen blivit en del av fredagens aktiviteter, när barnlämning och -hämtning sköts av partnern. Hon menar att det är smidigt att köra inom Hylliebadet på morgonen innan arbetsdagen börjar. En simhall i Skurup hade betytt mycket för henne, det är något som hon uppger sig sakna mest. Då hade hon kunnat simma fler dagar och på fler tider. För övrigt blir det mest promenader, då hon inte har tid till andra aktiviteter i och med barnen. Dock upplever hon det tråkigt att promenera i den bemärkelsen att det saknas bra gångslingor.

*- Finns det bra slingor att gå på?*

*- Nej, det kan jag också säga det tycker jag är lite tråkigt, att gå ut och gå. För det är svårt att bara gå ut och gå i området. Man går ju runt rätt så fort. Sen finns där, bara precis eller där vid Zimmermansbacke du vet det trädets och där, där är ju lite så skogs-, eller vad man ska säga, som man promenerar runt. Annars är det uppe vid Svaneholms i så fall men det är ju ändå en liten bit om man ska ta sig upp där. Om man går. Så att ja, nej, det är lite så det kan jag tycka är lite tråkigt. Tråkigt att promenera, mmm.*

De gånger familjen tar sig till Svaneholmsområdet görs det smidigast med bil. Att promenera dit är inte trevligt, eftersom man behöver gå längs E65:an och vägarna tillåter inte att man som gångtrafikanter upptar för brett utrymme, som man gör med barnvagn. Hon uttrycker att det är synd att bilen är det tvungna transportmedlet för att kunna ta sig dit.

Familjen brukar handla livsmedel på Ica Supermarket, som ligger i ett externhandelsområde i nordvästra Skurup. Hon brukar även besöka en del av butikerna däromkring. För övrigt handlar hon på Apoteket och Systembolaget samt blommor och en del kläder lokalt. När det gäller livsmedelsinköp brukar hon ta bilen eftersom familjen gärna storhandlar en gång i veckan. När det handlar om begränsade, specifika inköp såsom blommor brukar det bli till fots, ibland med cykel. Hon brukar dock inte besöka ortens gågata särskilt ofta och i synnerhet inte sedan en viss butik som tidigare låg där flyttade till externhandelsområdet vid Ica. Området med butiker är lättillgängligt från motorvägen och det gör att många, även de som inte bor i Skurup, gör sina inköp där, menar hon.

*- Det som är bra det är ju, där är ju många som kör förbi och lätt kan svänga av, jag känner själv han som har Trend, så att jag vet ju att det var därför dom flyttade dit för att dom inte skulle, eller dom ansåg att dom skulle få lägga ner annars. Även att dom hoppas på att dra alla Ica-kunderna, för där är tydligen många som stannar som inte bor i Skurup, utan dom kör in och handlar på Ica, för att det är smidigt. Alltså i byarna runt omkring och så.*

Hon uttrar en del av sina inköp och ärenden i Malmö, som är hennes hemstad såväl som arbetsort. Det gör hon oftast på köpcentra såsom Emporia och Mobilia.

*- Jag vet inte det är nog smidigare att bara köra till ett köpcenter. För då har du liksom allt. Egentligen är det ju mysigare att gå i stan.*

*- Vad är det som gör att det blir smidigare, på vilket sätt?*

*- För du har allting på ett ställe [skrattar]. Eller många gånger kanske det är så att jag vet vad jag ska ha liksom och då bara, ja men då vet jag att det ligger där, då springer jag in och hämtar det liksom.*

Vid några tillfällen besöker hon även Ystad och då kan det bli shopping på stan emellanåt. Förutom Malmö och Ystad brukar hon inte besöka andra orter i regionen. På sommaren kan det dock bli en del resor till Skateholm och Mossby samt till Ljunghusen, där hennes familj har sommarhus. Om syftet är att komma ut i naturen brukar familjen åka till bokskogen i Torup eller till Svaneholmsområdet, eftersom det ligger närmst.

Skurups tätort korsas av järnvägen och i dess mitt ligger tågstationen. Den skulle kunna upplevas som en barriär, men respondenten menar att hon inte har funderat över detta eller upplever det så.

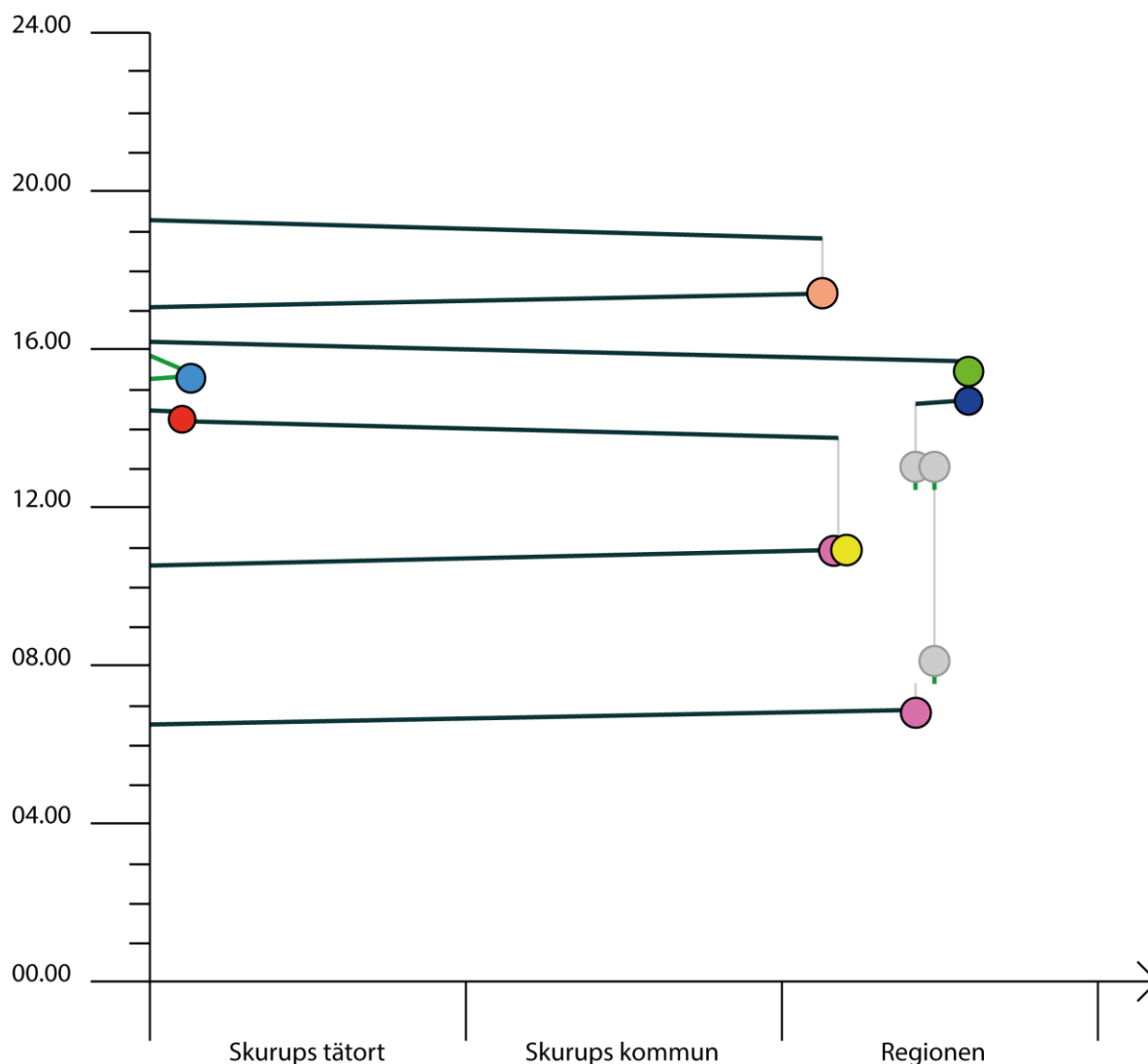
*- Nej jag har faktiskt inte tänkt på det faktiskt. Det enda man ser liksom det är antingen, på den sidan eller den sidan för det är ofta så man pratar, man säger jag men jag bor på den sidan av järnvägen, eller, det huset ligger där på den sidan. Men jag ser inte det som ett hinder, nej det gör jag inte.*

Dock vistas och promenerar hon huvudsakligen på norra sidan om järnvägen, det vill säga den sida som bostaden ligger på, för att det känns naturligt.

*- Ja men det känns liksom, nej men det känns nog mer naturligt bara ska jag ut och promenera så går jag väl där, runtomkring. Men jag vet inte varför egentligen. Det kan jag inte svara på. För det har ju ingenting att göra med att jag inte vill korsa järnvägen, absolut inte.*

Angående transportinfrastrukturens utveckling uttrycker respondenten att tågtrafiken kommer att fortsätta spela en viktig roll för Skurups utveckling, eftersom hon uppfattar att många funderar på miljön och miljövinster med att åka kollektivt. Återkommande förseningar och den opålitlighet som därmed uppstår ser hon dock som ett hinder för att kunna välja tåget.

Rondellen vid Sturup behöver åtgärdas då den gör att trafiken stoppas upp i och med att alla behöver sakta ner, vilket dock främst inträffar i rusningstid.



Figur 11. Respondent 4 – tidsgeografiskt diagram. Torsdagens aktiviteter inleddes med en kort promenad på åtta minuter i området kring arbetsplatsen. Under lunchrasten tog hon en tio minuters promenad varpå hon återvände till arbetsplatsen. Efter arbetsdagens slut var respondenten hemma kvart över tre. Hon parkerade bilen hemma varpå hon promenerade den korta sträckan till förskolan på två minuter. Hon och barnen lämnade förskolan 15.35 och kom hem 15.50. Strax efter klockan 17 körde hon med sonen till simskolan i Ystad och åkte hem därifrån 18.50.

På fredagen gjordes flera delresor med olika målpunkter under vägen. Vid halv sju på morgonen körde respondenten hemifrån för att 26 minuter senare anlända till Hylliebadet där hon simmade i en halvtimme innan hon började arbetet. Under lunchrasten gick hon en promenad på tio minuter i arbetsplatsens närområde. Vid halv tre slutade hon arbetet och körde till Mobilia för en optikertid. Vistelsen på köpcentret avslutades med besök i några butiker. Kvart i fyra körde hon hem, en bilresa som tog 25 minuter. Slutligen visar diagrammet lördagens bilresa då familjen körde från hemmet vid halv 11 och ankom till bokskogen i Torup 25 minuter senare. Där mötte de upp med barnens kusiner för picknick, lek och promenad. På väg hem därifrån stannade de vid Lca Supermarket för att handla.



## 5.5 Respondent 5: Kollektivtrafiken är omständlig och otillgänglig

Respondent 5 är en kvinna som bor några hundra meter väster om det bebyggda område som utgör Skurups tätort och cirka två kilometer från tågstationen. Familjen har bott här sedan 2004. Hushållet består av två vuxna och ett barn. I hushållet finns två bilar. Då hon arbetar på uppdrag har hon ingen fast arbetsplats, men kör bil de gånger hon behöver resa i arbetet. Hon använder sig inte av tåget i någon större utsträckning, uppskattningsvis cirka tre gånger om året.

*- Det är liksom, ja. I och med att vi har en liten nu så blir det ju att man väljer det som är smidigast. Så att, det är ju, undantagsfall att jag ska ut med några tjejer och nånting sånt, att, ja men jag behöver inte ta bilen för det. Och då känner att man har tiden att... För det är lite omständligare.*

Fördelen med att köra bil är att det inte finns en tid att passa såsom tågtidtabellen. Hon tycker även om att lyssna på radio medan hon kör. Bilen är det enda stället hon gör det på. Vid en tågresor förflyttas man heller inte från dörr till dörr, så tillgängligheten till tåget och till byte av färdmedel har betydelse för hur respondenten reser.

*- Ja visst vi har tåget men vi bor ju inte så att det är utanför dörren. Utan det är ju ändå. Man ska cykla upp till tåget, och sen så, när man kommer till Malmö så. Ja alltså buss tar jag inte i Malmö alltså det [skrattar]. Stadsbuss tycker jag är alldeles för avskräckande.*

*- Jaha! Mmm. Hur kommer det sig?*

*- Ja, hur kommer det sig. Nej men i och med att man inte gör det, jag blir så förvirrad liksom, jag har ingen koll. Vilken linje och vart går den. Nu kan man ju inte betala. Utan, alltså, man ska ha massa kort för att kunna åka buss idag. Det var ju lättare förr. Kunna åka nån gång då och då.*

De gånger hon tar tåg väljer hon att gå vid ankomst, och menar att det gör att hon slipper passa bussens tidtabell och kan undgå att stå still och vänta på bussen. Då, säger hon, kan man lika gärna gå, för man kommer ändå ganska långt på den tiden jämfört med att vänta.

Att ha tillgång till tåg och ha stationen inom räckhåll menar dock respondenten är positivt. De kan bo på landet, men ändå ha tillgång till urbana kvaliteter. Att resa med tåg har också fördelen att hon slipper parkera bilen och oroa sig för bilinbrott. Trots detta har tåget inte en särskild betydelse för någon i hushållet. För Skurup som ort kan tåget ha desto större betydelse, till exempel för de danskar som därför kunnat bosätta sig i Skurup men som ändå kan arbeta i hemlandet, menar respondenten. Tågtrafiken kan bidra till Skurups utveckling, men då Skurup ligger tillräckligt långt ifrån Malmö kan det ändå bibehålla en egen karaktär:

*- Det [tåget] får Skurup av utvecklas?*

*- Ja det bör det ju göra. Vi har ju, ska man säga, tillräckligt långt till Malmö, alltså en storstad, för att folk ska handla i butikerna som finns i Skurup. Om man jämför med Svedala så är dom, dom är lite för nära Malmö så att då tror jag i alla fall att det ändå är så att folk handlar i Malmö istället.*

Hon anser att utbudet av butiker är bra i Skurup med tanke på ortens storlek. Samtidigt menar hon att butiker har svårt att etablera sig i Skurup, att det som öppnar försvinner fort. Här ser hon en stor potential i den stationsnära gågatan:

*- Men alltså där är ju ingenting längre. Alltså det är ju bara. Ja det är kommunhus och. Det är liksom inga butiker, och det har jag tänkt många gånger, mer än Netto. Varför satsar man inte på att samla alla här istället? För det är ju jättenära tågstationen. Så om det är så att man missar ett tåg eller, ja jag fick väntetid idag, att då hade dom ju haft möjlighet och. Så tänker jag. Att, hade dom legat där istället för på Kyrkogatan för det är för långt att gå om man liksom ska, ja tjugo minuter eller nånting sånt som det kan röra sig om, om man kanske får tid över. Så allting flyttar ut, det tycker jag är jättekonstigt. Trend var ju likadant, den butiken låg ju där, men flyttade dit Ica ligger. Och det fattar inte jag alltså det är så dumt så det är. Alltså, för Skurup är ju inte en sån, ort, för ja vi kör dit typ som ett mall i USA.*

Hon vill gärna handla det hon kan i Skurup och gynna det lokala. Oftast blir det livsmedel, dock tycker hon att orten har ett dåligt livsmedelsutbud. När hon uträttar ärenden i Skurup föredrar hon att cykla, om det inte är mer än några kilometer. Med cykeln kan hon ta sig från dörr till dörr och det är ofta tidsbesparande på kortare sträckor, jämfört med att behöva parkera och sedan gå sista biten. I Skurups tätort anser hon att cykelvägarna är bra

utbyggda och fungerar som genvägar igenom Skurup till skillnad från med bil, då man behöver köra runt om. På landsbygden är cykelvägarna sämre. Som cyklist behöver man cykla på landsvägen och det upplever hon vara osäkert, i synnerhet för barn. Hon menar att det finns cykelvägar längs kustvägen men ingen cykelväg dit och att det anlagts en cykelled runt Skurups tätort, men inte till traktens utflyktsmål såsom Svaneholm. Hon upplever det galet att behöva ta bilen dit i syfte att promenera.

Livsmedel handlar hon oftast på Coop i Skurup, ibland i samband med gympan som hon går på regelbundet, centralt i Skurup. Coop har öppet till sent vilket gör det möjligt att passa in i samband med gympan. Då handlar hon det som går att frakta på cykeln och när hon behöver storhandla gör hon det i Malmö på vägen hem från arbete. En dag i veckan går hon på en keramikurs i Ystad och handlar livsmedel i samband med det. Om kursen säger hon:

*- Jo alltså, det är tack vare att jag är min egen. För att nu, nu gör jag det måndag eftermiddag, så jag går inte på kvällen. Så hade jag inte kunnat göra om jag var anställd. Utan då hade det varit ytterligare en kväll och det liksom känner jag, då hade det inte funkat. Då hade jag prioriterat träning.*

Hon uppskattar att vara vid kusten och åker gärna till Mossbystrand, Skateholm eller Beddinge. Hon promenerar en del med familjens hund, ner om Saritslövs sjöland, vid Näsbyholmssjön, eller norrut runt Skurup. Tyvärr finns det inte så många andra områden att promenera i, menar hon. Om Näsbyholmssjön säger hon:

*- Och där hade det ju varit trevligt om man liksom hade haft en stig dit så man kunde gå runt den sjön. Men det är där inte. Utan då får man ta sig upp om stora vägen, om Svenstorp och liksom köra ner, och då, då känns det liksom inte som nån poäng. Jag vill bara ut och gå jag vill inte ta bilen för att gå.*

Det passar henne bra att rasta med hunden samtidigt som hon lämnar sitt barn på förskolan, en och en halv kilometer hemifrån. På så sätt kan hon effektivisera och göra två saker samtidigt. Hade förskolan legat längre hemifrån menar hon att det hade kunnat göra att hon blivit stressad och tagit bilen dit istället för att gå.

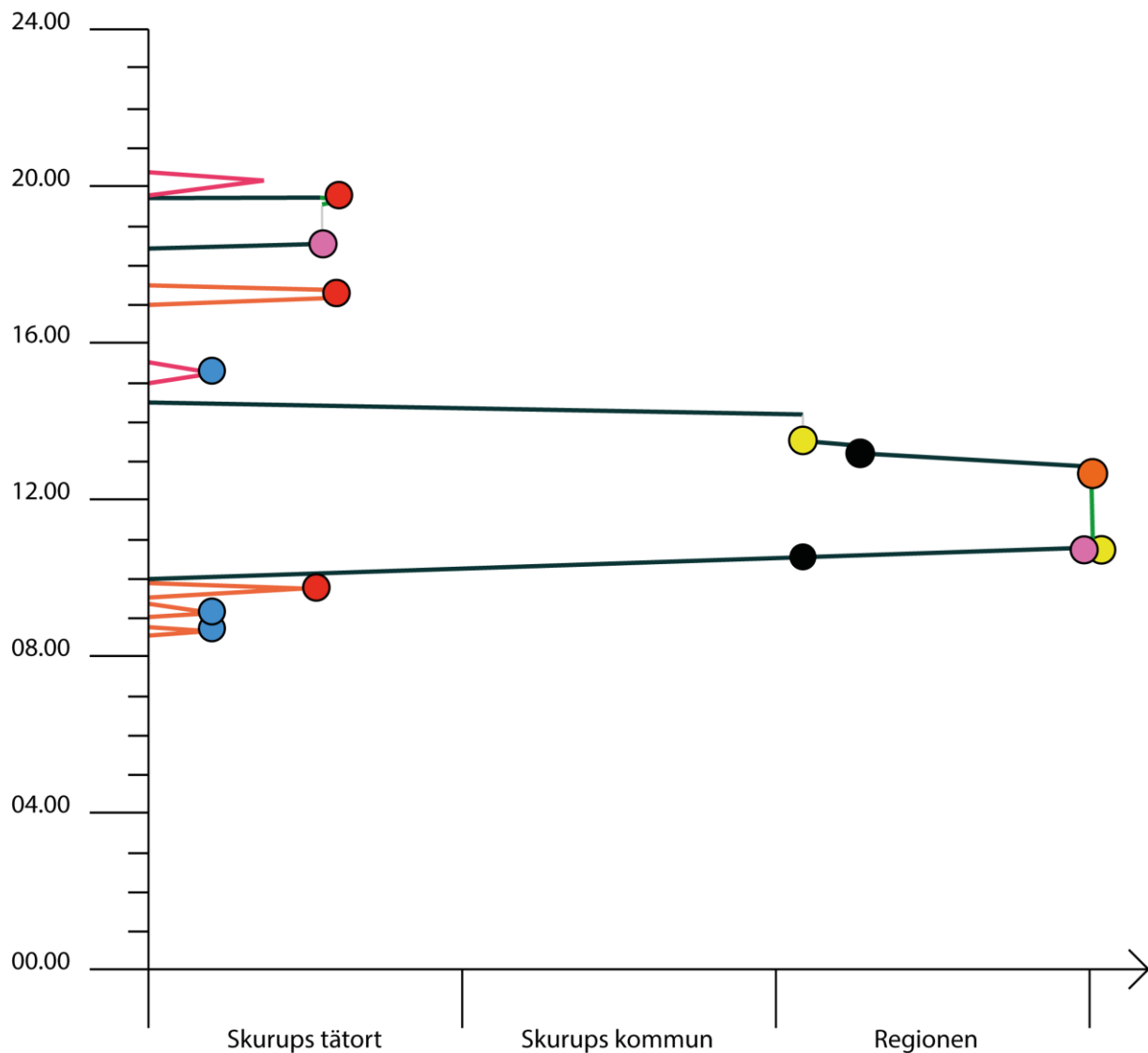
I Skivarp finns en trädgårdshandel som hon besöker ibland. Vad gäller nöjen och shopping menar hon att det blir på lite olika håll; Ystad, Malmö, Trelleborg eller Näset, det beror på vem hon ska träffa. Det är dock svårt att resa till Trelleborg på annat sätt än med bil och det saknas bra förbindelser till Trelleborg, annat än från Malmö, vilket hon anser blir konstigt om man utgår från Skurup. Om hon ska handla någonting åker hon till Ystad, även om det blir sällan. Ystad upplever hon som lättöverskådligt och med personliga butiker, snarare än butikskedjor. Hon menar att hon är gammeldags då hon föredrar den centrumnära handeln.

*- Ja, jag är sån gammeldags så att jag går gärna på, alltså i stan. Inte på köpcentra, det är många som jag inte någonsin har besökt [skrattar].*

Ibland handlar hon på nätet, men inte gärna kläder utan snarare inredning och möbler. Det sparar tid och hon slipper besväret att ta bilen och parkera i Malmö.

*- Att man slipper det, just om det är nått i Malmö så känns det som att, ja parkering och allting, det kostar mer än att betala den där frakten. Och så slipper jag böket.*

Hade det funnits trevliga restauranger i Skurup hade det gjort en stor skillnad, idag finns mest pizzerior. Som det är nu behöver de resa till andra orter och det blir ett projekt, säger hon. I synnerhet med småbarn, det går inte att lägga ner tid på att resa för att gå på restaurang. Ett badhus efterlyser hon också, likaså någon form av delikatessbutiker.



Figur 12. *Respondent 5 – tidsgeografiskt diagram.* Torsdagen inleddes med en cykeltur klockan 08.30 för att lämna barnet på förskolan. Sträckan var 3,2 kilometer tur-och-retur vilket tog 15 minuter. På kvällen gjordes en bilresa till centrala Skurup. Målpunkten var den gympan som respondenten brukar gå på. Normalt sett kör hon inte dit, men då hon missuppfattat hur dags gympan startade fick hon bråttom. Efter det att gympan hade slutat promenerade hon en kort sträcka till livsmedelsbutiken och sen tillbaka till bilen varpå hon körde hem. Vid hemkomst gick hon en promenad på 40 minuter med hunden. Dagen därpå cyklade hon till förskolan vid klockan nio. På vägen hem cyklade hon en extra runda, totalt 5 kilometer på 20 minuter. Under eftermiddagen hämtade hon sitt barn till fots med hund.

På lördag förmiddag cyklade hon till hälsokostbutiken i syfte att köpa te. Därefter körde hon från hemmet klockan 10 och stannade på vägen för att hämta upp en väninna. De körde vidare till Skanör för att promenera och äta lunch. På väg därifrån stannade de för att titta på ett hus som en bekant ska köpa, därefter körde de till väninnans hem där respondenten dröjde en stund. Hon körde sen hem och var hemma vid halv tre. Klockan 17 cyklade hon till Coop för att handla ingredienser till middagen.

## 5.6 Respondent 6. Tåget medför besvärliga delresor

Respondent 6 är en kvinna som bor i ett villaområde i sydvästra Skurup, där hon bott i cirka fem år, och har 10-15 minuters promenad till tågstationen. Hushållet består av två vuxna och två barn. Hon betraktar tåget som en förutsättning för sig själv, då arbetsplatsen ligger i Lund och det inte finns några busslinjer mellan de två orterna. Valet att bosätta sig i Skurup styrdes delvis av förutsättningarna för arbetspendling, delvis av bostadspriserna. Idag har hon och hennes partner ett pendelkort hos Skånetrafiken som de delar på, då de också delar på föräldraledigheten. Den som är hemma hämtar och lämnar på förskolan. När hon inte är föräldraledig kör hon till arbetet och då brukar hon hämta barnen på förskolan, medan partnern lämnar. Hennes flexibla arbetstimmar menar hon är avgörande för möjligheten att arbeta i Lund och hinna hämta på förskolan innan den stänger. Det faktum att hon kör bil till arbetet gör att hon får mer fritid och mer tid med familjen, något som är viktigt för henne. Dock uttrycker respondenten att hon tycker mycket om att åka tåg, men att det också finns många problem med i synnerhet Ystadbanan som orsakar förseningar. Hon tror att tågtrafiken är mycket viktig för Skurup som bostadsort, men för henne själv spelar tåget en mindre roll när det kommer till fritidens aktiviteter.

*- Mmm just det. Och om man tänker på fritidsaktiviteter och resor som man företar på sin fritid, inte arbetspendling, har tågstationen en lika stor betydelse för dom?*

*- Tyvärr tror jag att det blir mindre och mindre. På grund av... jag vet inte det finns säkert ett ord för det men alltså centrumdöden. Som sker i de olika städerna. Det blir nån slags amerikanisering av planeringen av städerna. Indirekt eller direkt, det kan jag inte det vet jag inte men, ju mer centrum dör i de olika städerna desto mindre användbara blir tågstationerna, när det gäller fritids-. För det generella är ju att man åker in för att handla eller så. Vad gäller träningar och sånt så tror jag det spelar ganska liten roll idag, jag tror att dom flesta kör. Cyklar eller går. Så där tror jag inte det spelar nån roll. Att det har blivit, hur tågen går så att säga. Därför att dom tillgängliga fritidsmöjligheterna i närliggande områden ligger ändå inte så nära tågstationerna så det blir rätt så bökigt. Alternativt om man ändå tar tåget idag så tar man det likaväl då. Så jag tror det kommer spela mindre och mindre roll vad gäller fritidsaktiviteter därför jag tror att centrum av städerna håller på att dö. Och dom kommer va döda om tio år. Det kommer inte finnas nånting kvar. Tyvärr.*

Hon tror däremot inte att centrumdöden kommer drabba Skurup, även om hon ser en skiftning i handelsutbudet och -lokaliseringen på orten. Centrumhandeln beskriver hon som långsamhandel med ett annat utbud och annan målgrupp än vad externhandelsområdet har.

*- Så att den typ av handel tror jag kommer klara sig för den, man kan inte köra den i storformat, för den handeln som dom planerar där ute, ute vid Ica, vad jag har förstått utan att ha insyn i det är väl mer just stor- vad heter det, man köper mycket på en gång. Jag vet inte om Jysk kommer dit men det har varit diskussioner om det.*

Hon sjunger i kör en gång i veckan och varannan vecka går hon med barnen till kyrkans öppna förskola och spenderar några timmar där med sångstund och lek, något hon menar är trevligt för barnen och hänger ihop med hennes eget sångintresse. Hon anser att utbudet av aktiviteter i Skurup är gott, men saknar en simhall. De håller på att sätta upp ett eget gym hemma, så då kan det bli enklare att komma igång med träningen, något som hon menar prioriteras bort på grund av lång pendlingstid, även om hon då går miste om den sociala aspekten av att träna bland folk. För övrigt brukar hon gå promenader och jobba i trädgården. Hon anser att gång- och cykelstigarna är bra i Skurup, men kanske att det är trängre i centrum. Det är bra att det är möjligt att ta en längre promenad utan att behöva gå på samma ställe flera gånger. Ibland kör de till Svaneholmsområdet för att promenera där. Hon upplever det smått otäckt att cykla på landsvägarna utanför tätorten och på vägen till Svaneholm saknas det cykelväg en bit av sträckan. Angående cykelvägarna säger hon:

*- För vår del hade det kanske spelat roll om tio år. Då hade det varit jättetrevligt. Absolut. Då hade vi nog cyklat betydligt mer. Jag har svårt att tro att, alltså då skulle det ju bara va från. Jag tror inte det gör nånting för folk som pendlar generellt sett, däremot för intrycket av att leva och bo, så hade jag absolut, tror jag att det hade spelat stor roll.*

För respondenten är det viktigt att handla lokalt. Det finns ett väldigt bra utbud för att vara en liten ort, menar hon.

*- Ja, alltså tittar man på storlek på byn så tycker jag det är gott. Vi har bott rätt så länge i Svedala också som egentligen är en betydligt större ort, men där närheten till Malmö har gjort att, och kanske andra faktorer också alltså, så god insyn har jag inte i handels-, handelsplaneringen, men har gjort att nästan hela centrum är död.*

Familjen brukar göra sina livsmedelsinköp på Ica Supermarket även om, som hon säger, Coop ligger närmre. Hon skulle inte handla mat online.

*- Jag köper inte mat online till exempel av den anledningen att jag vill ha kvar den lokala handeln och då kan jag inte först köpa online och sen bli sur för att dom lokala handlarna stänger och det gäller även annat.*

Vid ärenden i Skurup brukar hon ta bilen. Hon menar att det var enklare att gå när hon hade ett barn, men med två blir bilen det givna alternativet för smidighetens skull och för att få ihop vardagens aktiviteter tidsmässigt. Dock menar hon att om hon ska till den öppna förskolan kan hon gå, skillnaden då är att hon inte behöver bära på några inköp på vägen hem.

*- Ibland, periodvis går vi mycket till, alltså om man ska till bibliotek och sånt, så kan jag tänka mig att gå men ofta är det så att man har ärenden. Så är det ofta att man ska hämta nånting eller att man ska handla nånting eller man ska prata med nån och det är oftast alltid bråttom och det är oftast. Så därför blir det mycket, mycket köra tyvärr.*

*- Är det också även om barnen inte är med? Dom kanske är hemma eller med någon annan?*

*- Ja, då är det nog uteslutande bil [skrattar]. Men det har nog mer att göra med att då ska det gå fort, alltså att man inte har, jag känner nog inte att jag har den tiden att jag kan, nå men nu tar jag en promenad här på en timme liksom.*

Vad gäller målpunkter inom kommunen åker hon ibland till trädgårdshandeln i Skivarp och till en butik i Skivarp som en väninna driver. På sommaren blir det några turer till Mossbystrand. Det tar cirka tio minuter att köra dit, cykla brukar hon inte göra. Med cykel har hon en begränsad möjlighet att få med sig de saker hon och barnen behöver, och om barnen är trötta känner hon det drygt att ha en lång cykeltur framför sig. Det finns inte några andra specifika platser som hon brukar besöka inom kommunen.

Vad gäller regionen åker hon ibland till Tomelilla och Falsterbo för att besöka släkt. Det blir en del centrumhandel och hamnbesök i Ystad, utflykter till Kåseberga eller inköp på köpcentra och varuhus i Malmö, såsom Emporia eller Svågertorp. På grund av otillgängligheten i Malmös centrum och de höga parkeringsavgifterna där, är det i princip uteslutande köpcentra som gäller.

*- Ja. Ja det går nästan inte alltså det är för bökigt med barnvagnar, du är inte välkommen överallt, det finns inte toaletter, du kan inte komma in. Vi har ju inte en sån liten cityvagn som många av, mycket av. Som funkar jättebra i stan men den funkar inte så jättebra när man ska ut i skogen och våra vagnar är helt värdelösa när man kommer in till stan och man inte kommer runt folk och. Ja, så är det.*

*- Och då kör vi nästan alltid till. Det är jättetråkigt, för centrum, men. Kommer man med bil och ska hitta parkering och hela. Kostar fyrahundra, nå det gör det inte men det kostar tvåhundra spänn att stå en dag i stan. Och det är svårt att hitta parkering. Det, det är liksom inte. Det är inte aktuellt.*

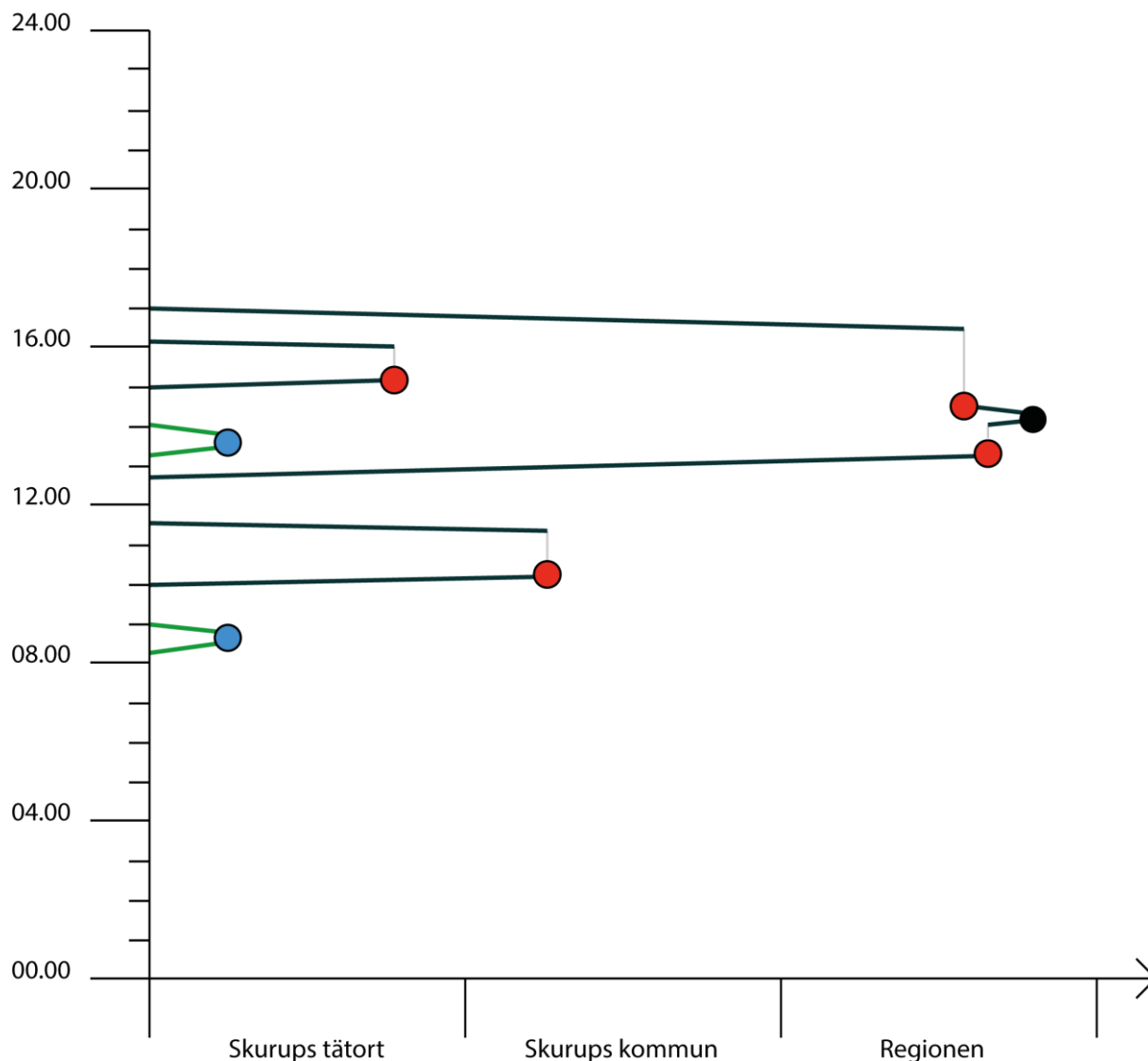
Emporia ligger vid Hyllie tågstation, men respondenten menar att de brukar köra dit.

*- Det händer att vi åker tåg men det är mer undantag än regel. Där är det nog för att vi inte har, vi har ingen, vi har bara ett tågbort. Vi delar på det eftersom vi pendlar bara en i taget så att säga. Och då ska man köpa till tågbiljett och det handlar egentligen inte om att det är dyrt för det är ju inte dyrare än att köra bil så att säga. Men det är nog mer att det blir kluddigare. Med barnen alltså just, helt plötsligt ska man passa tider och vi har ändå en kvart ner med barnen och en kvart hem med barnen. Och det ska bytas blöjor och det ska. Så det är nog en bekvämlighetsgrej.*

Vad gäller infrastruktur och underhåll i Skurup menar hon att vägarna är eftersatta, något som hon anser är negativt ur säkerhetssynpunkt såväl som estetiskt. Hon anser inte att det bör vara en prioritering att förbättra cykelvägnätet i dagsläget då det finns viktigare saker att

prioritera på orten; tågtrafiken, skolorna samt underhåll och förvaltning av tätorten. Det finns många gröningar och samfälligheter från 70-talet i villaområdena som inte sköts om, något hon menar är slöseri med plats och som bidrar till att dra ner intrycket.

- Däremot dom gröningarna som sköts av kommunen, kommunen har köpt ut rätt så mycket, eller köpt upp, rätt så mycket av dom gamla samfälligheterna, dom är väldigt välskötta förhållandevis, liksom. Gräset klipps och fotbollsmålen är hyfsat okej och lekplatserna är jättefina så att det kan jag inte, dom är faktiskt jättefina.



Figur 13. Respondent 6 – tidsgeografiskt diagram. På torsdagen promenerade hon för att lämna respektive hämta barn på förskola. På fredag förmiddag körde hon till Gunnebo Trädgård i Skivarp. Klockan 15 körde hon tre kilometer på fem minuter till Ica Supermarket. På lördagen gjordes en längre bilresa med flera målpunkter. Klockan 12.45 körde hon till Babyringen i Fosie i Malmö. Resan dit tog en halvtimme och hon stannade där i trekvart. Sedan körde hon för att hämta upp sin partner inne i Malmö som varit flytthjälp. Därpå körde de tillsammans vidare till Emporia där partnern behövde göra ett specifikt klädesinköp. Hemresan tog cirka en halvtimme.



## 5.7 Respondent 7: Tidseffektivt och tillgängligt med bil

Respondent 7 är en kvinna som bor i centrala Skurup, åtta minuters promenad från tågstationen. Hon har bott på orten i drygt 10 år. I hushållet finns två vuxna och två barn. De har en bil som respondenten brukar köra till arbetsplatsen på Höja i Malmö med.

Respondenten åker sällan kollektivtrafik, huvudsakligen för att det är mest tidseffektivt att köra bil, men också för att det är smidigare att köra bil när barnen är med än att åka kollektivt. Ibland tar hon tåget, om det är firmafest eller en sommarutflykt som stundar.

*- Ja. Ja jag reser mest med bil överallt vart jag än ska känner jag. På nått sätt så blir det ju tidseffektivt. Men det är ju därför. Men det kan kännas slött ibland ju. Men oftast har man ju... en effektivitetsanledning liksom. Att nej jag vill inte att det ska ta så lång tid för jag vill göra något annat. Eller där, som dagis har ju sina tider.*

Hade det varit smidigare att ta sig till jobbet kollektivt hade det varit ett alternativ, å andra sidan tror hon ändå att det skulle ta längre tid. Dock, tillägger hon, kanske tidsvinsten spelar en mindre roll när barnen blivit äldre.

Barnens skola ligger tvärs över vägen från hemmet och det är därför väldigt enkelt att lämna och hämta barnen. Ett par minuters promenad från bostaden ligger en mindre damm med lekplatser intill. Dit går hon ibland för att jogga några varv runt dammen och samtidigt ha närhet till lekplatsen. Hon har ingen annan sorts fritidsaktivitet som hon gör mer regelbundet. Hemmet, barnen och deras aktiviteter tar mycket tid i anspråk.

*- Hämta och lämna på scouter. Alltså det tycker jag inte, vi har inte mycket aktiviteter uppbokade till dem sådär, men det tar ju tid. Ändå, allting ska göras och sen så ska dom till biblioteket och låna böcker eller lämna tillbaka böcker och. Jag vet inte, dagarna verkar gå utan att man har nått särskilt för sig.*

Lokalt brukar hon handla på Coop, och så nämner hon Apoteket och en tobaksbutik som ligger på gågatan, där hon ibland handlar färgpatroner. Det är inte så ofta hon besöker gågatan, för som hon uttrycker det, Skurup saknar så mycket så gågatans utbud spelar inte en större roll för hennes inköpsvanor. Utbudet av kläder och skor till barnen tycker hon blivit sämre, så nu handlar familjen inte särskilt mycket lokalt längre. Öppettiderna är också begränsande:

*- Ja. Det blir ju lördag och söndag men då har dom öppet på lördagar mellan tio och två. Ja tio och ett kanske det är till och med. Det är jättekort tid så, så att det missar man ju. Jag missar det alltid. Men, jag tycker det är rätt så skönt att komma in till Malmö och handla då. Ystad är ju lika dåligt. Näst intill där är inte mycket där heller. Och det är också stängt.*

Hon kan tänka sig att handla en del saker online, såsom kläder och skor, men en del saker vill hon först titta och känna på. Då beger hon sig till Malmö för att göra inköpen:

*- Och i så fall är det till, är det till Malmö ni brukar åka eller finns det andra platser runt omkring som ni också åker till för att handla?*

*- Nej det är bara Malmö. Jag är uppvuxen i Malmö. Så jag känner till det bra här och tycker att här finns allt. Som till exempel Mobilia tycker jag är rätt så bra. Det känns lite lagom alltså, här finns det mesta. [...] Och jag kan också tycka att det har sin charm att åka in till Malmö. Och liksom kunna köpa vad man vill. På nått sätt så känns det ju lite lyxigt då ju. När man nu inte är van vid det [skrattar].*

Samma sak gäller för utekvällar och restaurangbesök, då är det Malmö som gäller och det gör att det blir mer av en helkväll, något som blir speciellt. Det finns inte annat än pizzerior i Skurup så det är inte lönt, menar hon. En annan anledning att åka till Malmö är för att besöka de familjemedlemmar som bor i staden. Ibland besöker hon Folkets park eller Pildammsparken i Malmö. Hon vill gärna att barnen ska lära känna staden, dels så de kan åka dit själva när de är äldre, dels för att vänja sig vid storstan, lära känna andra människor och vidga sina vyer.

Det är enkelt att ta sig till Malmö, med tåg och med bil. Respondenten menar dock att E65:an borde få två filer i vardera riktningen mellan Skurup och Svedala och att rondellen vid Sturup borde tas bort. I rusningstid bildas bilköer bort till Skurup, men hon uppger att hon hört att

marken är för sumpig i området och att det inte kan lösas på annat sätt. Det finns dock inga alternativa vägar att köra och att ta tåget till arbetet fungerar inte, då tiderna gör att hon missar anslutningsbussen och behöver vänta en halvtimme.

*- Jag gillar att köra bil så det stör mig inte. Men det är klart det hade varit bättre att kunna åka kollektivt på alla sätt och vis. [...] Jag tycker ju om att åka och köra bil för att man kan lyssna på radio, i lugn och ro och att man är ensam. Det ser jag nog som en fördel att man är ensam, det är ju nackdelen på tåget att där är en massa folk [skrattar]. Framför allt om det skulle va mycket folk alltså så att man trängs och så där det är nog inte så roligt. Fördelen med tåg är att man kan läsa eller, alltså så. Pilla på telefonen.*

Bilen är hennes föredragna färdmedel, kanske i synnerhet på grund av den stress som att passa en tågtid skulle resultera i. Med bilen följer flexibilitet och en möjlighet att lämna barnen på förskolan utan att jakta iväg. Såväl bilen som tåget är dyrt att åka på regelbunden basis, och den betydande tidsvinst hon gör om hon väljer bilen uppväger den lilla ekonomiska vinst som tåget hade medfört.

Vad gäller natur och rekreation åker familjen ibland till bokskogen i Svedala kommun. Hon tillbringade en del tid där som barn, så dit åker hon gärna. Svaneholmsområdet är visserligen nära Skurup, menar hon, men det är inte samma sak. Stranden brukar de inte åka till, men de få gånger det händer tar de sig till Mossby. De har Skurups utomhusbad väldigt nära och dit brukar de gå för att bada. Respondenten brukar inte besöka kommunens övriga orter, men om hon skulle ta sig till en annan av kommunens orter är det bilen som gäller.

*- Nej. Där är bil som gäller. Eller buss, där går ju bussar men dom är inte alls mycket. Det är nog att köra bil som gäller. För att det är landsvägar, så att. Jag har sett nån som cyklar där men jag hade aldrig fått för mig att göra det själv. Det är så, 70-väg eller nått. Jag tror det är 70-väg, men folk kör ju fortare. Mycket fortare.*

Då och då kör hon till blomsterbutiken Vellingeblomman, till stor del för att butikens skyltningar och säsongsbetonade tema är kul för barnen. Även badlandet Vanningen är en målpunkt för familjen. Hon åker inte till det nya badhuset i Malmö som är för stort, och inte till badhuset i Ystad som hon anser är för dåligt och tråkigt. På sommaren utnyttjar familjen tågförbindelsen till Köpenhamn en hel del och de brukar då gå på Tivoli eller zoo. Respondenten tror att Öresundsbron är bra för hela regionen, både för arbetsmarknaden och för nöjen. Citytunneln i Malmö menar hon har medfört att centrala Malmö dött. Det har gjort att mindre folk är i rörelse i staden och att man går till köpcenter istället för på stan. Å andra sidan ser hon inget mervärde med centrumhandeln:

*- Ja, jo dom har ju tagit mycket ju. Så är man där och handlar istället. Så det är ju liksom inte... man har nog tagit livet av stadskärnan om man säger så men sen vet jag inte det är ju, där behöver ju inte va en massa butiker. Alltså, jag känner ju inget egenvärde i att man ska hålla till där heller så att. Det kanske är bra att man har mindre trafik för att det kan ju också va en grej med, alltså såhär miljöförstöring. Utsläpp och sånt.*

Själv åker hon till köpcentra och då helst till Mobilia, Emporia är för stort. Det blir också en del av varuhusen: IKEA, Bauhaus och Biltema.

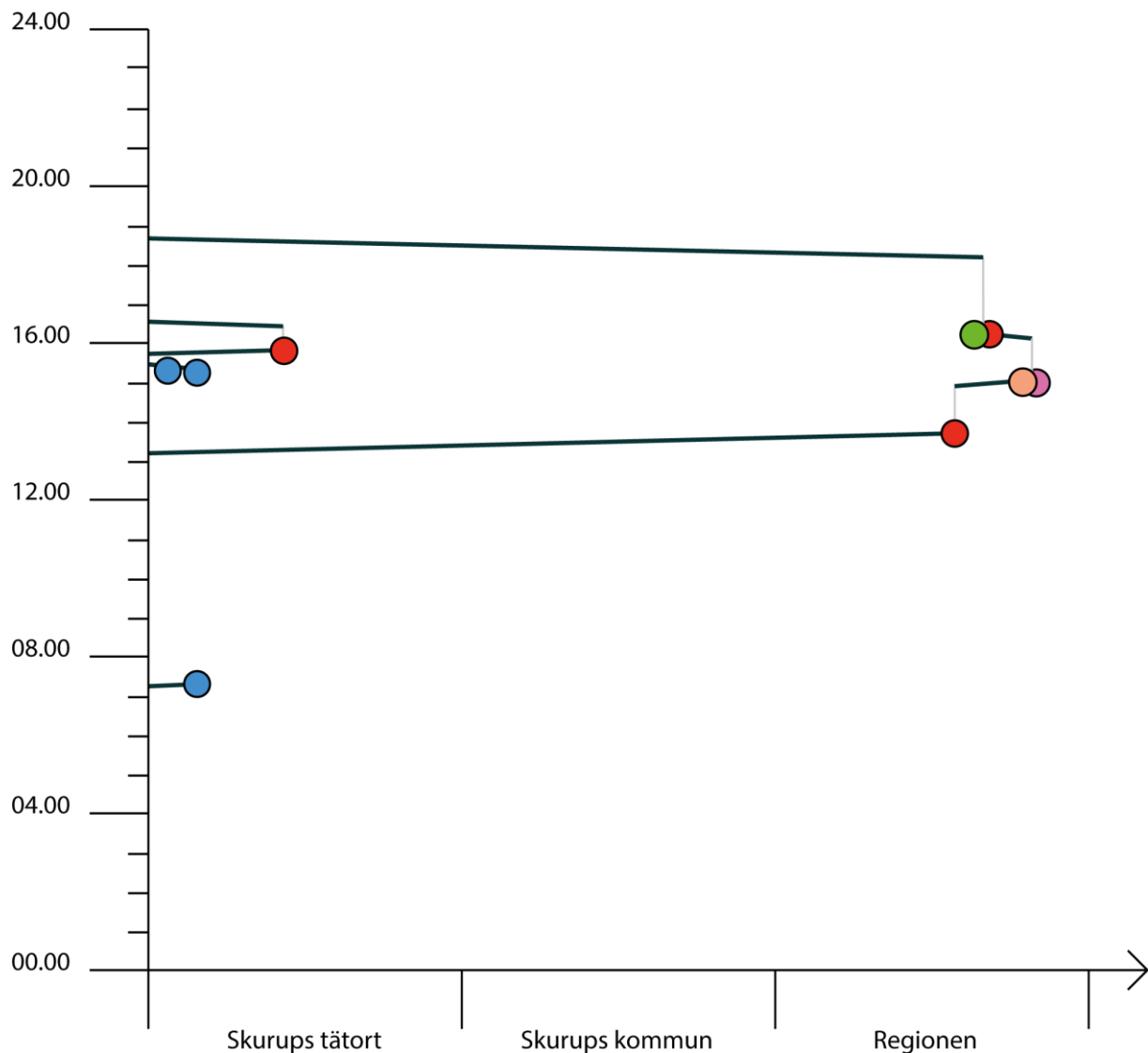
Vid ärenden inom Skurups tätort har tidsaspekten betydelse för valet av färdmedel.

*- Ifall jag inte har nån tidspress och inte känner så där, alltså om man bara ska förflytta sig liksom så är det ju, då går vi ju. Det händer också att vi cyklar, men det är mer på sommaren. För att då är barnen, kan cykla då. Min syster bor på andra sidan Skurup alltså det är inte långt men med små barn ju, så tar det en stund att gå.*

Det finns bra gångvägar i tätorten och hon upplever inte järnvägen med dess trafikreglerande bommar som ett hinder för rörligheten. Familjen bor nära en gångtunnel som löper under järnvägen. Det faktum att det finns tåg i Skurup upplever hon positivt, såväl för ortens utveckling som för den grupp hon tror har mest nytta av tåget, gymnasieelever och studenter.

*- Att där finns tågstation överhuvudtaget? Det påverkar jättemycket. Det känns ju som att det är större bara... alltså det är lönt att bygga där på grund av det, dom bygger ju inte i dom andra, jag tror inte*

dom bygger i Skivarp eller Rydsgård direkt. Ingen bor, alltså, Rydsgård har ju en tågstation! Men nej. [...] känns lite mer som en död ort, alltså Skurup känns ändå lite mer levande och växande liksom.



Figur 14. *Respondent 7 – tidsgeografiskt diagram.* Under torsdagen gjordes två förflyttningar med bil i syfte att lämna och hämta barn. Uppskattningsvis tar det en minut att köra till yngsta barnets förskola och fem-sex minuter att gå. Äldsta barnet går på skola rakt över vägen från hemmet och går dit själv. Respondenten har gjort bedömningen att det är mer tidseffektivt att köra till förskolan, då hon sedan kan köra direkt till arbetet. I diagrammet ses därför en lämning av yngsta barnet på förskolan vid klockan sju på morgonen. På eftermiddagen, på väg hem från arbetet, hämtade hon barnen på deras respektive skolverksamheter. Under eftermiddagen körde hon och yngsta dottern till det lokala byggvaruhuset och sen hem igen. På fredagen skedde inga fritidsresor eller -aktiviteter.

På lördagen gjorde familjen en längre bilresa med olika målpunkter i Malmö. De körde hemifrån klockan 13 och första målpunkten var byggvaruhuset Hornbach som de anlände till efter en halvtimmes körning, där familjen stannade i cirka en timme. Därpå åkte de vidare till Pildammsparken. Slutligen körde de vidare till Mobilia köpcenter innan de körde hem vid klockan 18.

## 5.8 Respondent 8: Arbetsplatsens läge underlättar fritidens aktiviteter

Respondent 8 är en man som bor i ett villaområde centralt i tätorten. Han har bott i Skurup i tolv år. En av anledningarna till att familjen valde att bosätta sig här var tillgängligheten till en tågstation, men även belägenheten nära E65:an spelade roll. Hushållet består av två vuxna och två barn. I bostadens närområde finns det lekplatser som familjen ibland besöker. Hushållet har tre bilar, varav huvudsakligen en används. En av bilarna har hushållet mest på grund av respondentens eget bilintresse och den tredje har familjen kvar sedan tiden då han brukade köra bil till arbetet. Hans arbetsplats ligger inom gångavstånd från Triangeln station i Malmö dit han brukar arbetspendla med tåg.

Han uttrycker att det är värdefullt att ha en god tillgänglighet till tåget och då främst för att det underlättar arbetspendlingen, då tåget ger en besparing i såväl pengar som tid för honom. Ibland tar han tåget till nöjen, men fäster inte någon större vikt vid tåget vad gäller fritidsresor. Han menar dock att många av hans fritidsaktiviteter och -ärenden utförs i närheten av arbetsplatsen i centrala Malmö. Ibland utnyttjar han lunchrasten till att träna på ett gym i närheten av arbetsplatsen. Det upplever han vara tidseffektivt eftersom han då inte behöver avsätta tid till ett gymbesök efter arbetsdagens slut. För övrigt anser han att tillgängligheten till att kunna utöva fysiska aktiviteter är ganska bra i Skurup och nämner då speciellt tätortens två gym.

Vad gäller inköp uträttas de till viss del i Skurups tätort, till viss del i Malmö eller Ystad. Han menar att han i princip inte gör några spontaninköp. Familjen handlar gärna lokalt och han anser att det finns ett hyfsat bra utbud av matbutiker i Skurup. Oftast handlar de på Coop eftersom den livsmedelsbutiken ligger närmast bostaden, men också på Netto, då och då. Helst handlar familjen dock på Lca Supermarket. Han brukar inte handla i de andra butikerna i närheten av Lca. Handelsutbudet i Skurups tätort anser han är ganska varierat. Egentligen finns inte några anledningar att åka utanför tätorten för att göra inköp, så till vida det inte är något specifikt som ska köpas, i vilket fall Malmö är ett givet alternativ. Eftersom Triangelns köpcentrum ligger på kort avstånd från arbetsplatsen, är det nära till hands för honom att gå dit för att handla det han ska.

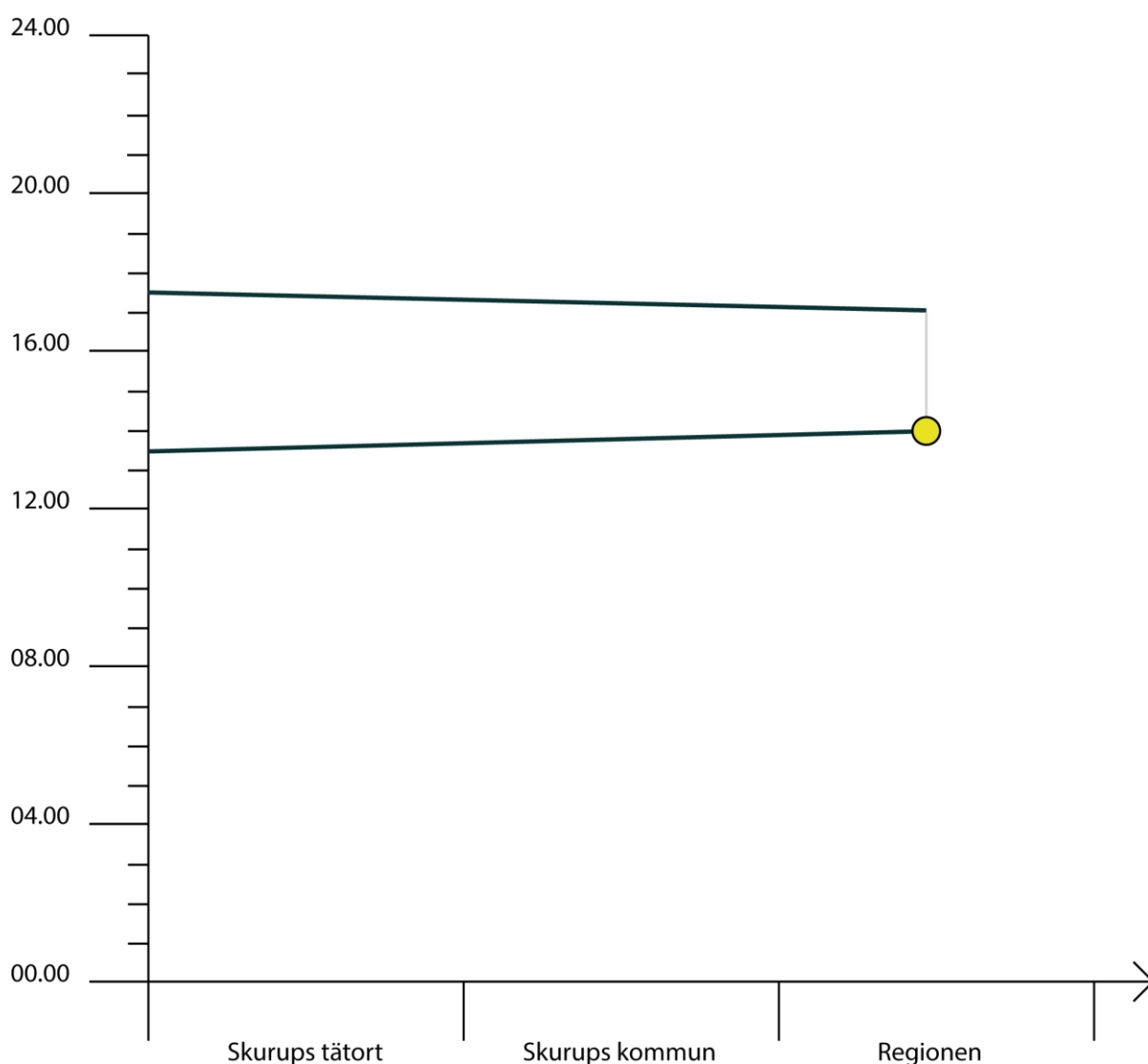
Om han besöker andra ställen i regionen görs det i syfte att handla något, vilket han beskriver som ett måste snarare än ett nöje. Ibland blir det Ystad, ibland Malmö. Här uttrycker han dock hur han upplever att dessa orter har olika kvaliteter som inverkar på hur inköpen görs. Om inköpsresan går till Ystad brukar det innebära centrumhandel, medan han gör sina inköp på varuhus eller köpcentra i Malmö. Tillgänglighet och bekvämlighet har stor betydelse för denna distinktion, i synnerhet när barnen är med då rörligheten blir begränsad. Ytterligare en anledning till att besöka Ystad är gymnastiken som hans barn går på en gång i veckan.

Vad gäller målpunkter inom Skurups kommun finns det inga givna som han brukar besöka, dock nämner han Mossbystrand under sommaren. Han beskriver kommunen som en jordbrukskommun med mycket platt mark, så för naturupplevelser brukar familjen åka till Skrylle i Lunds kommun, bokskogen utanför Malmö eller Svaneholmsområdet för kortare promenader.

Vid ärenden i Skurups tätort cyklar han oftast. Transportmedlet är dock inte alltid givet. Typen av ärende och om många ärenden ska uträttas under samma resa spelar in på färdmedelsvalet. Han upplever cykeln som mer effektiv jämfört med andra färdmedel, det är oftast enklare att cykla och det tar inte längre tid än att köra bil i tätorten. Hämtning och lämning av barn sker oftast till fots eller med cykel. Förskolan ligger nära hemmet och avståndet var någonting som spelade in vid valet av förskola, för att underlätta i vardagen. Vanligtvis lämnar han barnen på morgonen medan partnern hämtar dem.

Cykelns eventuella hälsovinster inverkar inte på varför cykeln är det föredragna färdmedlet, då respondenten upplever sig leva nog så hälsosamt. Cyklandet tillför inte något extra för honom i den aspekten. Kommunen borde dock se över cykel- och gångvänligheten i tätorten,

kanske anlägga vägbulor eller förbättra cykelvägarnas tillgänglighet. Vad gäller upplevelsen av att gå i tätorten beskriver han hur trottoarerna ibland är för smala, i synnerhet för barnvagnar. Ibland finns det bara en tillräckligt bred trottoar på ena sidan av vägen. Här spelar även bilisternas hastighet in på upplevelsen av att gå. Respondenten uttrycker det vara ett känt problem att bilisterna kör för fort och att man måste vara försiktig som gångtrafikanter. Det här gäller också på vägarna utanför tätorten, där han menar att ingen respekterar hastighetsgränser vilket skapar otrygghet. Landsvägarna är för smala att cykla på. När barnen blir äldre, fastän de kanske gärna vill kunna cykla, skulle han aldrig låta barnen ge sig ut där. Istället kommer de att behöva skjutas med bil. Vad gäller förbättringar i Skurups transportinfrastruktur nämner han vägunderhåll och hastighetssänkande åtgärder. Främst är det dock den tungt trafikerade E65:ans många lastbilar samt rondellen utanför Sturup som orsakar trafikproblem. Rondellen gör att alla måste bromsa in, däri ligger problemet. Att bygga ut den bitvis tvåfiliga motorvägen till att bli fyrfilig hela vägen hade inte hjälpt, anser respondenten, som menar att en lösning med avfarter och överfarter hade behövts istället för rondellen.

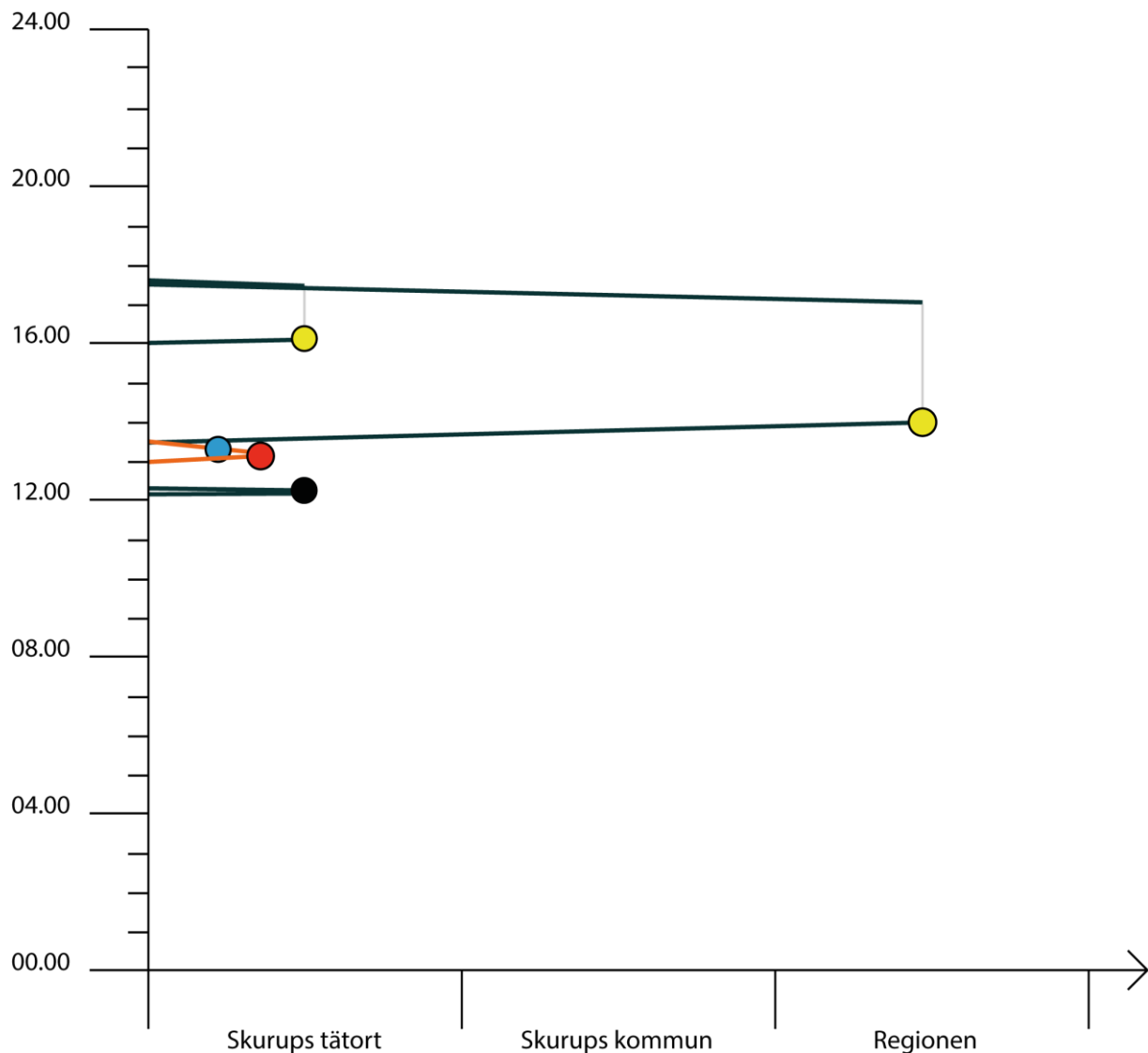


Figur 15. Respondent 8 - tidsgeografiskt diagram. Ingen fritidsresa gjordes under vare sig torsdagen eller fredagen. På lördagen gjordes en resa med bil där målpunkten var ett besök hos bekanta i Sjöbo. Där spenderades tre timmar varpå bilresan gick hemåt igen.

## 5.9 Respondent 9

*Inget samtal hölls med Respondent 9.*

Respondent 9 är en kvinna som är bosatt i ett villaområde i centrala Skurup. Hushållet består av två vuxna och två barn. I hushållet finns tre bilar. Av dessa tre är det en som huvudsakligen används. Den andra bilen kommer sig av partnerns bilintresse och den tredje har familjen kvar sedan tiden då partnern körde bil till arbetet. Respondenten arbetar vid Malmö Airport, strax utanför Svedala.



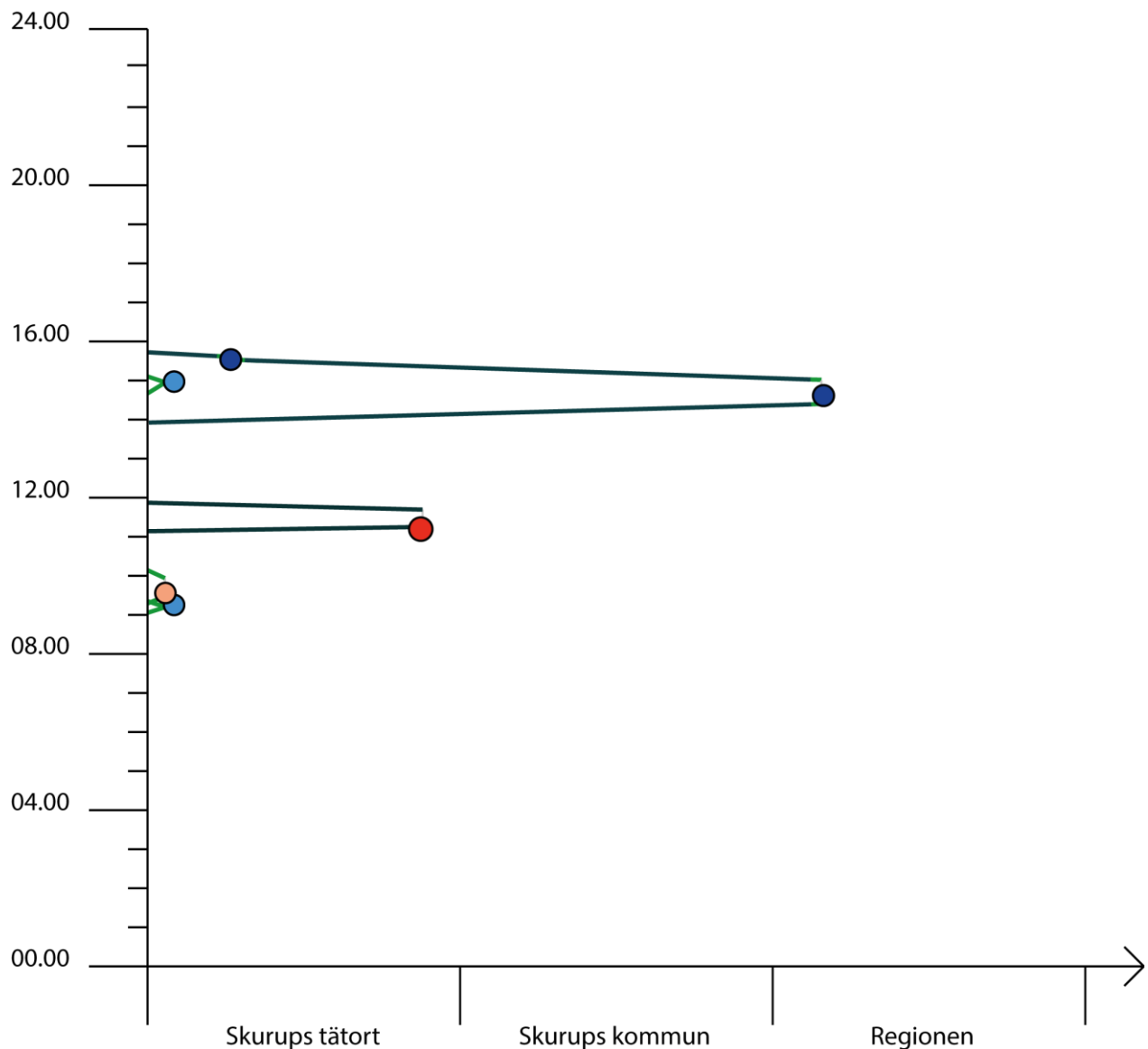
Figur 16. Respondent 9 – tidsgeografiskt diagram. På torsdagen skjutsade hon en släkting till en lokal bilverkstad och därefter körde hon direkt hem igen. Nästkommande dag cyklade hon till en livsmedelsbutik, varpå hon cyklade vidare till skolan för att hämta barn och sedan hem igen. Senare under dagen körde hon, tillsammans med barnen, för att besöka en bekant i Skurup. De stannade där i drygt en timmes tid varpå de åkte hem. Under lördagen gjordes en längre resa till Sjöbo i syfte att besöka bekanta. Här tillbringades tre timmar och klockan 17 påbörjades bilresan hem.



## 5.10 Respondent 10

*Inget samtal hölls med Respondent 10.*

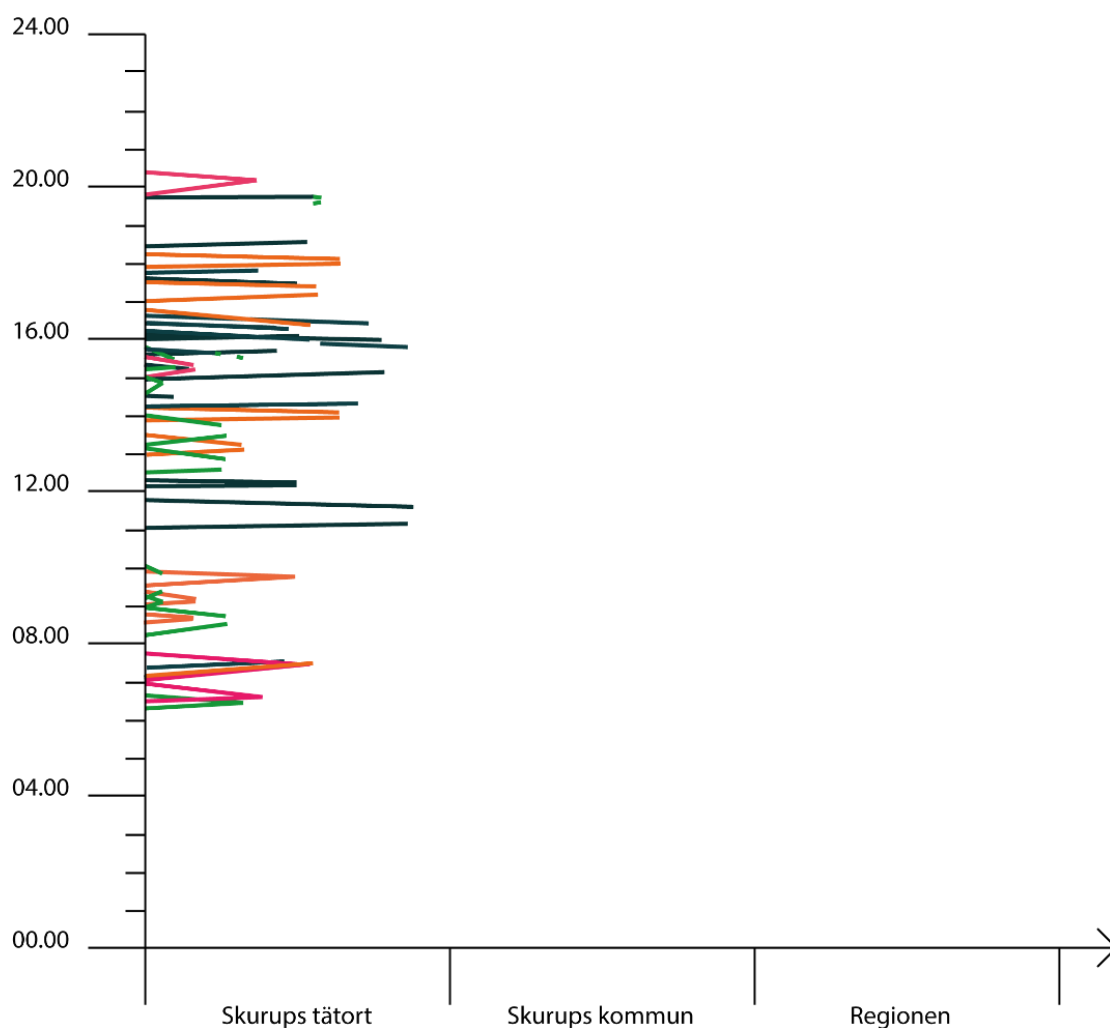
Respondent 10 är en kvinna som bor i den sydöstra delen av Skurups tätort i ett hushåll bestående av två vuxna och ett barn. Hushållet har en bil vilken hon dock inte har tillgång till under vardagarna. Hennes arbetsplats ligger i Skurups tätort, men då hon vid studiens genomförande inte arbetade på grund av graviditet skedde inga arbetsrelaterade resor.



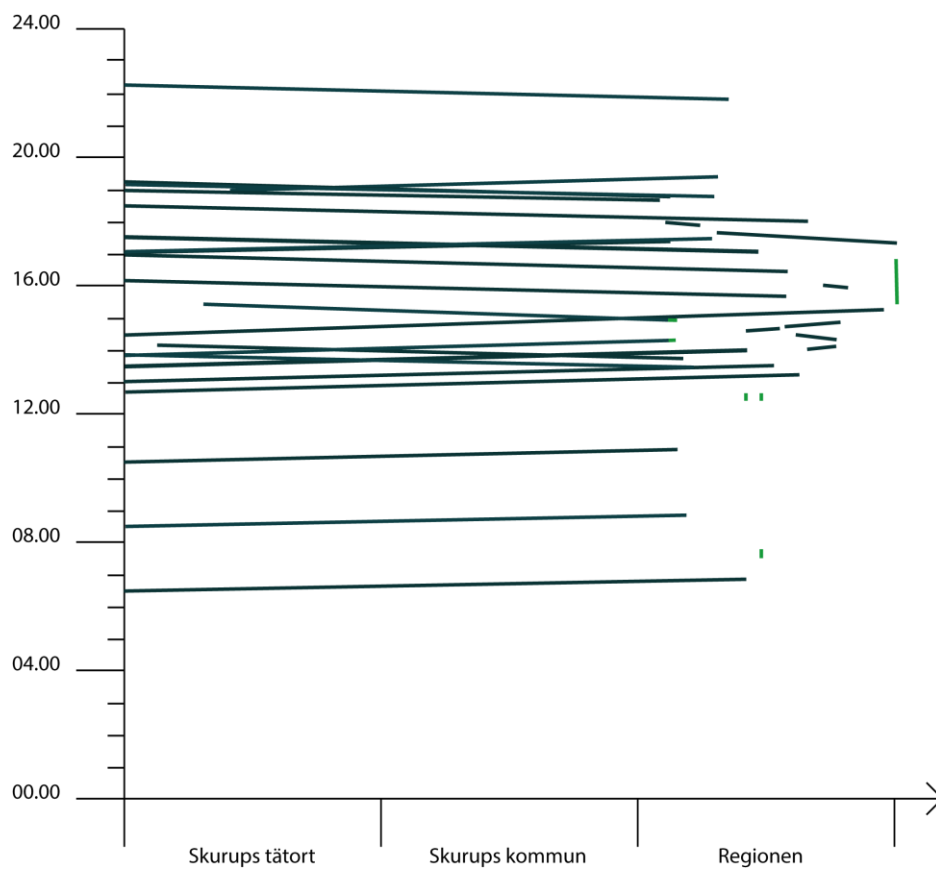
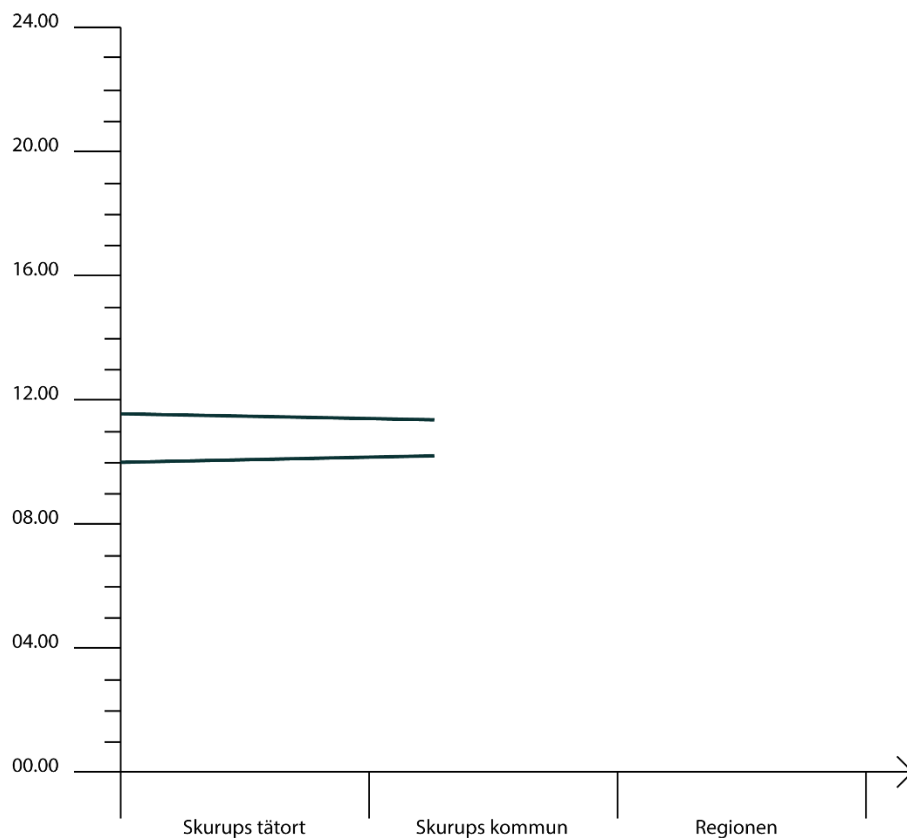
Figur 17. Respondent 10 – tidsgeografiskt diagram. Klockan 09.20 torsdag förmiddag gick hon till en lekplats belägen i närheten av barnets förskola, där aktiviteten pågick i 25 minuter varpå hon promenerade hem igen. Vid klockan två körde hon till lasarettet i Ystad och på hemvägen hämtade hon ut ett paket hos ett lokalt postombud. I samband med ankomst och avresa från lasarettet i Ystad promenerade hon några hundra meter eftersom hon hade parkerat bilen en bit ifrån själva lasarettet. Likaså skedde vid ankomst och avresa från postombudet. På fredagen skedde två förflyttningar till fots för att lämna respektive hämta barn. På lördagen körde hon till Ica Supermarket och hem igen.

### 5.11 Färdmedelsval och rumslig skala

För att åskådliggöra huruvida det går att säga något om skillnader i färdmedel i relation till målpunktens geografiska lokalisering presenteras här samtliga respondenters fritidsresor, uppdelade i tre olika diagram. Aktivitetscirklarna har utelämnats i syfte att bättre synliggöra förflyttningarna och färdmedelsvalen. Dessa sammanställningar kan bidra till en bättre förståelse av hur respondenterna reser på fritiden.



Figur 18. *Färdmedel inom Skurups tätort.* Det är stora skillnader i färdmedelsval för resor inom tätorten. Alla färdmedlen; gång/gång med hund, cykel och bil används för förflyttningar inom tätorten. De kortare resorna sker oftare till fots medan de längre generellt görs med bil, alternativt cykel.

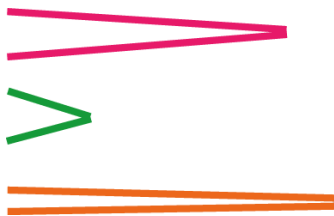


## 5.12 Utmärkande rörelsemönster

För att åskådliggöra vilka typer av förflyttningar som utmärker sig i denna studies tidsgeografiska diagram (se avsnitt 5.1–5.10) visualiseras de här som grafiska former. Respondenternas fritidsresor antar tre huvudsakliga former.

### SPETSFORMEN

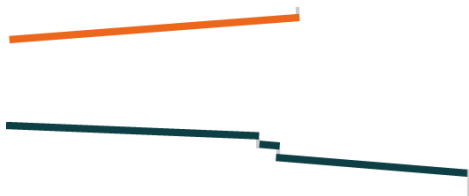
Denna form kan härröras till respondenternas förflyttningar och aktiviteter i hemmets närhet, inom Skurups tätort. Förflyttningen sker med cykel, till fots eller till fots med hund. Resan sker över ett mindre rumsligt avstånd och aktiviteten tar kort tid i anspråk. Resan har en målpunkt, i förekommande fall två, och när syftet med förflyttningen har uppnåtts går resan hemåt igen. Detta rörelsemönster resulterar i en form som visuellt kan liknas vid en spets (se exempel i figur 21). Undantag från detta finns, till exempel när respondenten uppehållit sig på målpunkten i samband med hämtning/lämning av barn eller vid besök på en lekplats.



Figur 21. *Spetsformen*. Exempel på tre förflyttningar i närheten av hemmet inom Skurups tätort. Aktiviteten vid resans målpunkt utträttas fort. Denna typ av förflyttning görs i regel för att utföra behovsstyrda, dedicerade aktiviteter.

### DEN LINJÄRA FORMEN

En del fritidsaktiviteter utträttas i samband med arbetspendling. Eftersom arbetspendling inte redogörs för i de tidsgeografiska diagrammen tycks fritidsaktiviteterna och fritidens delresor uppstå eller upphöra i intet. Visuellt antar detta formen av en linje (se figur 22).



Figur 22. *Den linjära formen*. Förflyttningen överst är en cykelresa som utgick från hemmet som hade en målpunkt innan dess att respondenten reste vidare till arbetet. Den nedre förflyttningen visar en bilresa från arbetsplatsen med tre delrese mål på väg hem. Denna typ av förflyttning avser såväl dedicerade som fria aktiviteter.

## TRAPETSFORMEN

Respondenterna reser nästan uteslutande med bil om målpunkten är belägen på ett längre avstånd från hemmet, på andra håll i regionen. Vad som också är utmärkande för denna typ av resa är att aktiviteten vid målpunkten äger rum över en längre tid. Visuellt sett gör detta att förflyttningen antar en trapetsliknande form (se figur 23). Observera att det finns undantag, exempelvis förekommer det att denna form av förflyttning har en målpunkt belägen i hemmets närhet.



Figur 23. *Trapetsformen*. Överst syns en bilresa till en målpunkt belägen på ett längre rumsligt avstånd från hemmet. En längre tid tillbringas på delresepunkten innan hemresa. Nederst illustreras en huvudresa med bil som har flertalet delresepunkter. Syftet med denna form av förflyttning kan vara både behovsstyrda, dedicerade aktiviteter och fria aktiviteter.

Dessa tre former kan bidra till att ge en bättre bild av hur respondenternas fritidsresvanor sett ut i denna studie.

## 6. ANALYS OCH DISKUSSION

Här följer en analytisk diskussion av fallstudien med avstamp i begrepp, resonemang och företeelser som presenterats i uppsatsens tidigare kapitelavsnitt. Diskussionen ämnar svara på uppsatsens frågeställningar. För ett bredare och mer sammanhängande resonemang diskuteras frågeställningarna dock integrerat med varandra istället för var och en. Frågeställningarna lyder:

*Hur och i vilka syften förflyttar sig barnfamiljer bosatta i Skurups tätort på fritiden? Vad kan inverka på det?*

*Hur resonerar barnfamiljer kring val av transportmedel för fritidens resor?*

*Vilken betydelse har tillgängligheten till Skurups tågstation för barnfamiljers fritidsresor?*

Diskussionen är tematiskt ordnad och förs på så vis framåt. Förhoppningen är att denna struktur ska bidra till att belysa komplexiteten i materialet. I avsnitt 6.1 Avslutande reflexion framförs några kommentarer som summerar svaren på frågeställningarna. I kapitlets sista avsnitt ges förslag på hur vidare forskning i ämnet kan te sig.

### FAMLJE- OCH ARBETSLIVET

För barnfamiljerna är tiden knapp. Vardagen ställer många krav och att utnyttja tiden blir av stor vikt för att kunna uträtta alla ärenden och nå alla behov, samtidigt som yrkeslivet gör en mer eller mindre bunden i tid och rum (jmf. Elldér 2014). Många aktiviteter anpassas till arbetstider och den tid som arbetspendlingen tar. Det har i denna studie varit det allra vanligaste att arbeta i en av de större städerna i regionen, Malmö eller Lund. Enbart en respondent har haft sin arbetsplats i Skurups tätort. Det kan peka på en pågående regionförstoring, då omkringliggande orter och orternas konnektivitet är viktiga för barnfamiljernas arbetsliv (jmf. Jönsson & Scholten 2010). Från Skurup avgår tåget mot Malmö-Lund respektive Ystad-Simrishamn en gång i halvtimmen. I studien har det dock framgått att tåget har en mindre framträdande roll för barnfamiljerna vad gäller såväl arbetspendling som för fritidsresor. Även om den här uppsatsen inte undersöker arbetspendling, blir det dock relevant att begrunda färdmedelsvalet vid denna typ av resa, eftersom det har visat sig att flera fritidsaktiviteter äger rum i samband med arbetspendling. Då respondenterna över lag har en längre sträcka till arbetsplatsen behövs strategier för att få ihop livspusslet, i synnerhet vad gäller lämning och hämtning av barn. För barnfamiljerna är det svårt att anpassa barnlämning och -hämtning till tågtidtabellen, i synnerhet för dem som behöver göra ett färdmedelsbyte för att ta sig hela vägen från A till B.

För att öka sin egen mobilitet och tidsgeografiska rörlighet är bilen allt som oftast det färdmedel som barnfamiljerna väljer och föredrar. Bilen fungerar som en strategi för att lösa vardagens tidspussel, något som Waldo (2002) poängterar att barnfamiljer upplever ett behov av. Den individuella såväl som samhälleliga inlåsning till automobilitetssystemet som Urry (2004) diskuterar kan skönjas här. Om möjlighet till flexibla arbetstider finns underlättar det vardagspusslet, men respondenterna betraktar inte flextiden som en möjlighet till att resa annorlunda, exempelvis med tåg. Flextiden ses istället som en möjlighet till att hämta barnen tidigare eller få mer tid med familjen. En möjlig faktor som underbygger detta är hur respondenterna menar att tidtabellen sällan passar med arbetstider. Kollektivtrafiken tar för många en längre tid jämfört med bilen, eftersom en resa med kollektivtrafik tenderar att innebära färdmedelsbyten, mellan tåg och buss eller tåg och gång. Här lyfter många av respondenterna att det är tiden som är den avgörande faktorn vid transportmedelsval, inte den ekonomiska kostnaden. Det kan hända att en god privatekonomi tillåter vissa att göra detta val. Vid de tillfällen när tåget inte ger en förlängd restid, främst när arbetsplatsen ligger i



närheten av en tågstation, tyder denna studie på att barnfamiljerna väljer tåget. Det har även visat sig att den egna viljan att välja hållbara färdmedel och bidra till en minskad miljöpåverkan i hög grad motiverar till att välja tåget och/eller cykeln framför bilen (jmf. Anable 2005).

En annan strategi för att lösa livspusslet som framgått av samtalen med respondenterna är valet att gå ner i arbetstid. Genom att arbeta kortare dagar eller förlägga viss arbetstid till hemmet kan föräldern bo och arbeta på olika orter, utan att behöva hämta barnen alltför sent. Då denna studie har en ojämn könsfördelning bland respondenterna, med en stark överrepresentation av kvinnor, är det svårt att analysera vilka strukturella och samhälleliga konsekvenser detta kan ha. Dock kan det noteras att många respondenter - kvinnor - valt att gå ner i arbetstid. Utan vetskap om partnerns arbetstimmar är det inte möjligt att göra en relevant bedömning, men det bör noteras att om fallet är att kvinnor i en högre grad än män väljer att arbeta kortare dagar för att hinna med vardagens måsten, kan det få samhällsekonomiska konsekvenser som behöver vägas mot de vinster som en regionförstoring antas medföra (jmf. Amcoff 2007). Den här tendensen kan relateras till vad Schwanen, Kwan & Ren (2008) skriver angående hur kvinnor har och upplever en större tidsgeografisk bundenhet än män, då kvinnor tar ett större ansvar för hem och familj. För många respondenter har vardagens tidspress resulterat i att de egna intressena eller aktiviteterna valts bort. Långa arbetsdagar och pendlingstider gör att i synnerhet rörelseaktiviteter och motion bortprioriteras, eller sker i en mindre utsträckning än vad man hade önskat. Att cykla, jogga och gå promenader är vanligast bland respondenterna, även om också mer organiserade aktiviteter förekommer.

Hämtning och lämning av barn är med andra ord viktiga hållpunkter för barnfamiljerna och något som inverkar på övriga göromål och fritidsaktiviteter. För att underlätta aktiviteten har många medvetet valt en förskola/skola som är tillgänglig inom gång- eller cykelavstånd från hemmet, även om detta inte är den enda faktor som påverkar vare sig val av förskola eller färdmedel. Om förflyttningen sker till fots eller med cykel kan den ge tillfälle att utträtta en aktivitet på vägen, såsom hundrastning, vilket för vissa innebär en tidsbesparing. Själva förflyttningen i sig har ibland ett mervärde i form av motion eller samvaro med barnen. Genom att köra bil till förskolan kan resan till/från arbete bli mer tidseffektiv, samtidigt som bilen möjliggör ärenden och aktiviteter i samband med hemresa från arbetet, vilket ökar tillgängligheten till målpunkter. Att tillgängligheten för landsbygdsinvånare är ojämlig stadsbors, beskrivs av Farrington & Farrington (2005). Då Skurups utbud av handel, service, nöjen och rekreation är begränsat, är tillgängligheten till målpunkter sämre här än i staden.

## TÅGET ÄR VIKTIGT, MEN INTE ANVÄNDBART

Skurup upplevs överlag som en bra och trygg bostadsort av barnfamiljerna. Många har flyttat hit från större orter och vissa beskriver hur de saknar någon form av stadskänsla och de möjligheter staden ger. Barnfamiljerna har i regel någon eller några större tätorter som de besöker med jämna mellanrum, för inköp, nöje, rekreation eller för att barnen har aktiviteter där. Det kan tyda på att det utbud som finns i Skurup inte är tillräckligt och för att kompensera den begränsade tillgängligheten företas resor till andra regionala målpunkter. Resorna sker till allra största del med bil. Dock framhäver samtliga respondenter tågets betydelse och att tåget gör det möjligt för familjen att bo i Skurups tätort. I stor utsträckning betonar de att det faktum att Skurup har tågstation bidrog till valet av bostadsort. Tåget ger en förbättrad tillgänglighet till regionens övriga målpunkter. I och med tåget får barnfamiljerna tillgång till såväl stadskvaliteter som landsbygd. Med detta sagt är det få som alls nyttjar tåget, i synnerhet vad gäller fritidens resor. Det tyder på att tåget ger en upplevd tillgänglighet, snarare än att det har en betydelse för den faktiska tillgängligheten.

Vissa av barnfamiljerna brukar besöka Köpenhamn och i det fallet åker de tåg över Öresundsbron. En resa till Köpenhamn är, enligt respondenterna, mer av en heldagsutflykt. Utan vardagens tidspress och behov av snabba förflyttningar tycks tåget bli ett alternativ till

bilen. Möjligen ger tåget en bättre tillgänglighet till den danska huvudstaden än bilen. En möjlig förklaring är att broavgiften kan upplevas besvärlig att betala eller alltför dyr samt att det är svårare att hitta och köra bil i Danmark. Också för resor till den danska flygplatsen Kastrup, som ligger mycket nära brofästet, nämns tåget snarare än bilen.

Det finns ett antagande om att det främst är pendlare, gymnasieungdomar och studenter som nyttjar tåget, och det är få av respondenterna som lyfter tågets potential för fritidens resor. För barnfamiljerna finns många anledningar till varför tåget inte anses vara ett realistiskt färdmedel för de allra flesta av fritidsresorna. Den största nackdelen med tåget är att det är krångligt, i synnerhet med barn. Med tanke på all packning som behöver transporteras vid en längre resa upplevs det ofta inte möjligt att åka tåg. Det tar också för lång tid i förhållande till bilen, vilket till viss del kan bero på att det är ett Pågatåg som trafikerar Skurup, ett tåg som stannar på flera mindre orter vilket ger förlängd restid. Återkommande förseningar gör att tilltron till tåget är liten. Jämfört med tåget är bilens fördel dess flexibilitet, i tid och i rum. Barnfamiljerna upplever det i regel stressande att förhålla sig till tågtidtabellen och då samtliga av hushållen har en eller flera bilar finns det ingen reell anledning att välja tåget framför bilen, som i många avseenden ger en besparing i såväl tid som i energi. Den mindre ekonomiska vinst som tåget hade kunnat medföra värderas därmed inte högt. Vissa menar att om tåget hade gått oftare hade det kunnat öka sannolikheten att välja tåget. Med tätare avgångar blir inte en eventuell väntetid särskilt besvärande och behovet att passa den exakta tågtiden mindre.

Fördelarna är att tågresan kan bli en upplevelse för barnen och att i motsats till bilen behöver man inte parkera och betala parkeringsavgift. Genom att åka tåg undviks även besväret med att köra inne i staden. På tåget finns det tillfälle för avkoppling och att läsa, men det är också besvärligt med mycket folk och det finns en oro över att inte få en sittplats. För vissa av respondenterna är tåget användbart vid sociala sammankomster, efter ett glas eller två. Det är främst i denna typ av syfte som någon i barnfamiljerna åker tåg under sin fritid. Dock menar en respondent att hon inte skulle vilja gå hem ensam genom Skurup på natten, då det hade känts otryggt, och därför väljer hon ändå bilen. En annan respondent säger att hon tycker att det kan finnas oväntat många personer ute i centrala Skurup under de sena timmarna och att hon därför inte upplever någon otrygghet.

Flera uttrycker att de önskar att de hade ansett sig kunna välja tåget samt en medvetenhet om de miljövinster ett minskat bilresande kan innebära. Dock är det friheten och flexibiliteten som bilen ger, som i så hög grad är avgörande i barnfamiljernas vardag, att miljöhänsyn nedprioriteras. Här ska tilläggas att samtliga av barnfamiljerna har minst en bil i hushållet, oftast fler, vilket är en faktor med stor inverkan på färdmedelsval. En högre tillgänglighet till bil minskar sannolikheten att en person väljer tåget som färdmedel (Limtanakool, Dijst & Schwanen 2006). Detta kan ha en betydelse för fallstudiens resultat. Enbart en respondent uttrycker sig vara motiverad att visa miljöhänsyn genom att välja aktiva transportmedel framför bil, även om det kan innebära längre restider. Trots detta behövs ändå bilen ibland, framförallt för att kunna ta sig runt med barnen och för skrymmande inköp.

Det förekommer att relativt korta avstånd, 8-10 minuters promenad bort, upplevs vara längre än vad de kanske är. Möjligen beror detta på att Skurup är en förhållandevis liten ort. Att det faktiska avståndet kan skilja sig från det upplevda är något som Schylberg (2008) berör. Vissa uppfattar därför inte sig själva som boende nära tågstationen. En möjlig effekt av detta är att tågets tillgängligt minskar och att det således väljs bort. Ytterligare en aspekt är att det avstånd som skiljer hemmet från tågstationen gör att det krävs en delresa till stationen, för att sedan ta tåget. För barnfamiljerna innebär detta förlorad tid och ett stressmoment, vilket gör att hela huvudresan hellre görs med bil. Om syftet med resan dessutom innebär att ett färdmedelsbyte hade behövt göras efter ankomst med tåget, blir det ännu ett hinder.

Eftersom tåget nyttjas mycket sällan kan det vara relevant att begrunda vad det är hos tåget som får barnfamiljerna att värdera det så högt och vad som gör att tåget ger Skurup stadslika kvaliteter, så som vissa beskriver. För barnfamiljerna tycks det vara den möjlighet som tåget

ger att nå andra orter och städer som skapar en upplevelse av förhöjd mobilitet och tillgänglighet. Dock väljs ändå bilen framför tåget, i grund och botten för att få vardagens aktiviteter att gå ihop. Detta färdmedelsval är inte unikt för barnfamiljerna i Skurup. I Skåne görs mer än hälften av alla delresor med bil (Region Skåne 2016). Det här kan problematiseras ur ett regionalt policyperspektiv. I dokumentet "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050", som nu är på remiss, klargör Region Skåne sin ambition att kollektivtrafiken och i synnerhet tåget ska stå för en betydligt större andel av transporter i framtiden. Regionen ser en utveckling mot mer tätbefolkade städer där fler transporter och resor sker, med en ökad trängsel till följd. I det scenariot behöver transportsystemet och färdmedelsandelarna förändras till fördel för mer hållbara resor (ibid.). Att förtäta i stationsnära lägen kan göra tåget mer attraktivt som färdmedel och förbättra skåningarnas mobilitet och tillgänglighet, menar man. Dock ser Regionen främst detta som ett sätt att främja regionförstoringen och en utökad arbetsmarknad, samt uppnå samhällsekonomiska hälsovinster. Även behovet av att arbeta med olika mobility management-åtgärder nämns, inte minst attityd- och beteendepåverkan, för att skapa acceptans för alternativa färd- och drivmedel samt förändra resvanor (ibid.). I de fall resornas syften diskuteras är det uteslutande pendlingsresor som omtalas. Fritidsresor och den stora andel av transportarbetet som fritidens förflyttningar utgör berörs inte (jmf. ibid.). Fritidsresorna är svåra att överblicka och planera för, men som Ma & Banister (2007) menar, så bör de inte bortses från då trafikplaneringen i så fall skulle kunna få oväntade följder. Därför kan det anses oroväckande att olikheterna mellan pendlings- och fritidsresor samt de troligen divergerande strategier som de kräver inte diskuteras i "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050" (Region Skåne 2016).

Sannolikt är stationsnära förtätning en användbar strategi i arbetet för att öka kollektivtrafikens färdmedelsandelar. Det kan göra så att fler människor får en ökad mobilitet, tillgänglighet till målpunkter och tillgänglighet till hållbara transportmedel. Vad som dock tycks vara minst lika viktigt avseende barnfamiljernas fritidsresor är förutsättningarna på orten dit tåget ankommer och att resan i sin helhet är enkel och smidig. Enligt Limtanakool, Dijst & Schwanen (2006) kan det vara problematiskt att resa med kollektivtrafik till fritidens målpunkter, då de är mer utspridda i såväl tid som rum. Det tyder på att det kan kräva stora resurser att förverkliga ett fritidsresande med kollektivtrafik - både för individen och för offentliga aktörer - åtminstone vad gäller resorna utanför lokalområdet.

Idag är tågets färdmedelsandel som störst vid resor som är 50 kilometer eller längre, då 31% av resorna i Skåne görs med tåg, 64% med bil och resterande 5% med buss (Region Skåne 2016, se s. 21). I statistiken åtskiljs dock inte arbetsresor och fritidsresor. Samtidigt som tåget används mest frekvent vid medellånga till långa resor, kan möjligheten att välja tåget för att nå fritidens olika målpunkter begränsas av målpunkternas lokalisering. Detta är också något som en respondent menar är en anledning till varför tåget har en liten betydelse för fritidsresandet; fritidens aktiviteter äger rum på mer avsides platser och ofta inte vid kollektivtrafiknoder. Stränder, skogar och naturområden medger till exempel få realistiska färdmedelsalternativ till bilen. Med tanke på detta och de resmönster som framträder av den studie som presenterats i den här uppsatsen, torde det finnas störst potential att uppnå mer hållbara fritidsresvanor i lokalområdet. Dock är det likväl viktigt att arbeta för förändrade resvanor och färdmedelsval avseende de längre regionala fritidsresorna, för vilka bilen idag dominerar.

## ATT FÖRFLYTTA SIG I SKURUP

Skurups tätort upplevs som relativt gångvänlig och det är också vanligt bland barnfamiljerna att gå eller cykla till lokala målpunkter inom tätorten. Det kan gälla mindre inköp och serviceärenden, lämning och hämtning av barn, lekplatser, hundrastning samt att promenera för motionens och rekreationens skull. Det framkommer dock att den byggda miljön har viss inverkan på hur respondenterna förhåller sig till att promenera. En respondent upplever det

som tråkigt att gå ut och gå, eftersom hon menar att det går fort att ta sig runt. Dock anser en annan att det finns bra gångvägar, så att man kan promenera en längre sträcka utan att behöva gå längsmed samma väg flera gånger. En tredje respondent menar att hon inte har många alternativ om hon vill ut och gå, bland annat då det saknas gångstig till en närliggande sjö. Ännu en annan respondent beskriver hur en parkeringsplats utgör en barriär till ett närliggande grönområde, något som begränsar barnens rörlighet. För barnfamiljerna har den byggda miljön i bostadens närområde en stor betydelse för deras mobilitet vad gäller att förflytta sig till fots samt hur tillgänglig vardagsmotionen är. Dock finns det lite som tyder på att järnvägen skulle ha en barriärskapande effekt på tillgängligheten för barnfamiljerna.

För barnfamiljerna kan valet att gå påverkas om barnen ska med eller inte. En respondent beskriver att det var enklare att gå förr, när familjen endast hade ett barn. Nu, med två barn, blir det uteslutande bil för smidighetens skull. Även om barnen inte är med väljer hon ändå bilen, eftersom det alltid finns en tidspress och ärendena behöver uträttas fort. Detta kan relateras till hur en annan respondent resonerar kring möjligheten att välja cykel eller att gå; om tiden finns och inget ska transporteras, men om det däremot är ont om tid eller något behöver tas med på resan så är bilen det föredragna färdmedlet. Några av respondenterna kommenterar dock gång- och cykelvägnätet i tätorten och menar att dess tillgänglighet behöver förbättras. Med en barnvagn eller cykelvagn tar man upp ett större utrymme och därför behövs bredare vägar för att vägnätet ska vara tillgängligt.

För andra är cykeln ett givet alternativ. Vissa menar att cykeln ofta är mer tidseffektiv och smidigare än bilen. En respondent beskriver hur avstånden inom tätorten är så korta att bilen inte medför en tidsbesparing. Med cykel blir det möjligt att ta sig runt på det finmaskiga cykelvägnätet och slippa vara bunden till de större, men färre, bilvägarna. Bilen behöver man även parkera någonstans för att därefter gå den sista biten. Allt som allt blir därför cykeln smidigare för en del barnfamiljer. Valet av cykel som färdmedel tycks inte bero på var inom tätorten barnfamiljerna bor, snarare har det att göra med vana, en bedömning att cykeln är mer eller lika tidseffektiv som bilen, personlig motivation att välja färdmedel utan miljöpåverkan samt för motionens och rekreationens skull. Tidsåtgång tycks till viss del påverka detta färdmedelsval, men så gör även individuella faktorer och attityder.

Det är skillnad på hur pass tillgängligt vägnätet är inom tätorten och i tätortens direkta närhet, på landsvägarna utanför. Samtliga av barnfamiljerna menar att det knappt går att cykla eller promenera på landsvägarna eftersom de allra flesta kör mycket för fort och vägarna är för smala och saknar ett utrymme där gång- och cykeltrafikanter kan röra sig tryggt. Detta upplever många som frustrerande, i synnerhet de som bor i utkanten av tätorten och har biltrafiken inpå husknuten. Barnfamiljerna är tveksamma till att låta sina barn cykla på landsvägarna överhuvudtaget och i synnerhet inte ensamma. Detta begränsar de vuxnas rörlighet, men än mer barnens, då de inte har andra transportalternativ tillgängliga och istället behöver skjutsas. Såsom Björklid & Nordström (2007) poängterar är det en viktig del av barns utveckling att kunna röra sig obehindrat och tryggt, något som trafikinfrastrukturen i detta avseende motverkar. Inte enbart leder det till försämrad mobilitet och tillgänglighet på ett individuellt plan, men torde också ge upphov till fler lokala och korta bilresor. En respondent uttrycker frustration över svårigheten att välja alternativa och mer hållbara transportmedel istället för bil, vilket till stor del beror på vägarnas och vägnätets utformning.

Trafikinfrastrukturen i och kring Skurup är i många avseenden helt anpassad till bilen. Bilen utgör en tydlig norm och blir det tvungna färdmedlet för många av barnfamiljerna vid flera tillfällen. Detta tycks bli något av en ond spiral; ju fler som kör bil desto mer otillgängliga blir vägarna för cyklister och gångtrafikanter. I tätortens ytterområden är detta mest påtagligt, men tillgängligheten till närliggande målpunkter såsom det populära Svaneholmsområdet och stränderna i kommunens södra del begränsas också. För många av barnfamiljerna är Svaneholms otillgänglighet irriterande, speciellt då det saknas cykelväg på endast en liten del av sträckan dit. Den delen gör dock att det inte går att ta sig dit med andra färdmedel än bil, eftersom resvägen i annat fall kan vara farlig för oskyddade trafikanter.

Den sammantagna bilden som framträder av Skurup är att orten snarare kan beskrivas som en TAD än en TOD (jmf. Hale 2014); en ort med tillgång till en kollektivtrafiksnod, men som inte är en kollektivtrafiksorienterad ort. Den byggda miljön och trafikinfrastrukturen underlättar inte hållbara färdmedelsval. Här kan det dock skönjas ett potentiellt utvecklingsområde att arbeta med för att underlätta mer hållbara resvanor.

## HANDEL OCH INKÖP

I Skurups tätort finns, som många respondenter uttrycker det, ett relativt gott utbud i relation till ortens storlek. Det framkommer dock att vissa upplever att utbudet har försämrats med tiden och att en del därför mest handlar livsmedel i Skurup i dagsläget. Livsmedel, som är ett behovsstyrt inköp, handlar samtliga av barnfamiljerna lokalt. Ofta småhandlar barnfamiljerna i en butik som ligger nära hemmet, något som då kan göras till fots eller med cykel. De större inköpen görs dock många gånger i en annan butik vars utbud upplevs vara bättre. Då har butikens närhet till hemmet en mindre betydelse. För mer skrymmande inköp och vid storhandling kör barnfamiljerna bil till butiken. Vid denna typ av inköp nämns i regel Ica Supermarket i Skurup, som ligger i tätortens externhandelsområde i nordväst. Ibland handlar barnfamiljerna livsmedel i butiker i andra orter i regionen, något som oftast kombineras med arbetspendling eller görs i samband med andra aktiviteter.

Många av respondenterna betonar att det är viktigt för dem att stödja den lokala handeln i Skurups tätort. Det som då främst nämns är kläder och barnkläder, men även Apoteket, blommor och presentartiklar. Dock är det inte allt som går att få tag på i tätorten. För en del är näthandeln ett bra komplement. Kläder, skor, inredning och specialartiklar är det som oftast köps online. Vissa av respondenterna uttrycker att näthandeln gör att de slipper åka iväg för att hitta det de behöver, något som spar dem både tid och besvär, samt att utbudet kan vara större och varorna billigare online jämfört med i butikerna.

För många är klädes- och detaljhandelsinköpen mer behovsstyrda än nöjesbetonade. Det är främst Malmö och Ystad som är målpunkterna för inköp och shopping. Flera av respondenterna beskriver hur de två städerna har olika kvaliteter som påverkar vart de väljer att handla samt att den byggda miljön inverkar på upplevelsen och tillgängligheten till inköp. Det ska helst gå fort och smidigt att handla och därför väljer barnfamiljerna ofta köpcentra, främst i Malmöområdet. Emporia och Mobilia nämns i synnerhet men även Triangeln och Burlöv center. Ett köpcenter gör det enkelt att utträta inköpen i samband med andra ärenden, såsom på väg hem från arbetet. En fördel kan då vara att barnen inte är med, vilket inte alltid är så lyckat, som en respondent uttrycker det. Många upplever köpcentren som tillgängliga. De ligger ofta belägna i närheten av större vägar vilket gör det enkelt att köra dit, kostnadsfria parkeringsplatser finns det i regel gott om och så är allt samlat under ett och samma tak, vilket effektiviserar shoppingen. Det är enkelt att röra sig med barnvagn i ett köpcenter, jämfört med på stan, och så finns det tillgängliga toaletter. Barnfamiljerna tar sig i regel dit med bil, också om det gäller Emporia som ligger ett stenkast från Hyllie tågstation. En respondent menar att det trots det är besvärligt att ta tåget dit, i synnerhet när barnen är med, då det innebär delresor till och från tågstationerna. Med bilen kan delresorna undvikas och medger samtidigt att man kan få med sig alla nödvändiga saker under resan.

Några av dem upplever centrumhandeln i Malmö som svårtillgänglig. Det beskrivs som besvärligt att ta sig in till centrum och hitta en parkeringsplats som därtill är väldigt dyr. För barnfamiljerna kan trängseln, bristen på tillgängliga toaletter och den längre tid som det tar att handla på stan jämfört med i köpcenter göra att det sistnämnda alternativet väljs istället. Dock framkommer det att inköpsturen görs på ett mer kvalitativt sätt i Ystad. Där är det centrumhandeln som gäller och ett besök i Ystad beskrivs bli mer av en utflykt med promenad i hamnen och cafébesök. Orten upplevs i högre grad som lättillgänglig och överskådlig. Å andra sidan finns det de som har en mer personlig relation till Malmö, för att man växt upp i staden eller bott där tidigare. Det tycks ibland ha en viss betydelse och Malmö blir därför en mer naturlig målpunkt för ärenden och aktiviteter för vissa.



En del av respondenterna nämner centrumdöden och beskriver hur den lokala och centrumnära handeln alltmer håller på att försvinna till förmån för köpcentra och varuhus. Vissa beklagar detta, medan det också ges uttryck för att centrumhandeln egentligen inte ger ett mervärde, utan att butikerna lika gärna kan vara lokaliserade på andra håll. En respondent menar att centrumdöden gör att tåget blir av allt mindre betydelse för fritidsresorna, därför att det då inte finns så stor anledning för människor att ta sig in till städernas centrum och därmed görs färre tågresor.

Ett annat tänkbart scenario är att behovet av en tidseffektiv vardag gör att allt fler handlar i externhandelsområden och på varuhus, vilket medför färre människor i stadskärnorna, som traditionellt varit städernas handels- och nöjescentrum, och därmed en minskad omsättning med butiksnedläggningar till följd. Förutom den tidspress som många upplever i dag kanske också samhällets höga mobilitet och alltmer utbyggda trafikinfrastruktur kan ha medverkat till utvecklingen. En respondent menar att Citytunneln - som bland annat inneburit två nya tågstationer i Malmö: Triangeln och Hyllie station - har gjort att färre människor rör sig i staden. Istället för att behöva gå eller åka buss genom centrum kan människor nu stiga på eller av tåget närmre sin målpunkt. Den här situationen relaterar till vad Wikström (2010) skriver om det nya urbana fältet, där centrum nu får en allt mindre betydelse medan områden som förr betraktats som perifera förorter får andra funktioner och värden, vilket ger upphov till nya resmönster och en förändrad transportinfrastruktur.

Intressant nog menar de allra flesta av respondenterna att den centrumnära handeln i Skurup däremot inte kommer att dö ut. Anledningen, menar de, är att Skurup ligger tillräckligt långt ifrån Malmö och Ystad för att Skurupsborna ska välja att handla lokalt. De exemplifierar med Svedala, som beskrivs ligga alltför nära Malmö så att orten inte har kunnat behålla sin lokalhandel. I Skurup sker det dock en omställning i handelns lokalisering. Viss handel har flyttat från centrum till externhandelsområdet invid Ica Supermarket och gågatans betydelse minskar. En respondent tycker att det är fel taktik, då hon ser en stor potential i den stationsnära centrumhandeln. Där, menar hon, borde man fokusera på att förlägga handeln som då kan gynnas av att ligga nära tågstationen.

Då tågstationen inte tycks ha en nämnvärd betydelse för barnfamiljerna i Skurup, som är en relativt köpstark grupp av invånare, kan det dock ifrågasättas vilken effekt en stationsnära handel kan ha och om tåget kan gynna handeln. Tågstationen bidrar dock sannolikt inte med en negativ inverkan på handeln, snarare tvärtom, men i vilken grad tåget kan medföra ett uppsving för centrumhandeln kan diskuteras.

## 6.1 Avslutande reflexion

Det framträder en bild av ett vardagsliv där barnfamiljernas tid är en knapp resurs som är viktig att ta tillvara. Det finns lite utrymme för fria aktiviteter då olika dedicerade aktiviteter (se avsnitt 3.3. Definitioner) tar en stor andel av fritiden i anspråk. Barnfamiljerna har samtidigt sina arbeten och arbetslivets åtagande att ta hänsyn till, vilket ställer krav på en hög mobilitet. För att få ihop livspusslet är bilen det färdmedel som barnfamiljerna använder i den allra största utsträckningen och inlåsningen till automobilitetssystemet (Urry 2004) tycks vara ett faktum.

Fritidsresorna görs oftast för att hämta/lämna barn, för behovsstyrda inköp, skjutsning av barn eller för sociala och rekreativa aktiviteter. Tåget spelar en obetydlig roll för barnfamiljernas tillgång till olika aktiviteter och målpunkter under fritiden. Den frihet och flexibilitet som bilen ger är istället högt värdesatt. Många av fritidsresorna hade dock inte heller kunnat göras med tåg, då flera av förflyttningarna sker i bostadens närområde och lokalt inom Skurups tätort. Dessa görs i dagsläget med bil, med cykel eller till fots, bland annat beroende på tillgänglig tid, vad eller om något ska fraktas under resan, om resan har flera målpunkter och syften samt om ärendet görs i samband med arbetspendling.



Tåget används inte, främst för att det upplevs besvärligt och tar för lång tid i förhållande till bilen, såsom det trafikerar sträckan idag. Dessutom har det visat sig att många av fritidens målpunkter inte ligger i anslutning till en tågstation, vilket kan göra det svårt att uppnå ett ökat tågresande på fritiden. Kollektivtrafiken skulle behöva vara enklare, smidigare och mer pålitlig för att tåget skulle anses vara ett attraktivt alternativt till bilen.

För att uppnå mer hållbara fritidsresvanor tycks det finnas störst potential i att arbeta med att förändra resvanorna avseende korta och lokala förflyttningar. En större andel av dem bör kunna göras till fots eller med cykel. För detta kan det krävas beteende- och attitydpåverkande åtgärder, men Skurups kommun har också ett ansvar och en stor möjlighet att bidra till förändrade lokala resvanor genom ett tryggare, bättre utbyggt och mer tillgängliggjort gång- och cykelvägnät. Inte minst hastighetsdämpande åtgärder bör göras.

## 6.2 Förslag på vidare forskning

Den här studien har gett en kvalitativ inblick i hur barnfamiljer i Skurups tätort reser och förflyttar sig under fritiden samt vilka resonemang och avvägningar som ligger bakom. Det vore givande att genomföra en liknande studie i en större skala med fler respondenter. Då skulle även socio-ekonomiska och demografiska faktorer kunna beaktas i syfte att säkerställa ett för tätorten representativt urval av barnfamiljer, men även för att undersöka faktorernas inverkan på barnfamiljernas resvanor. Forskning som undersöker om och varför det finns skillnader i resvanor mellan könen är också av vikt. Det kan även vara intressant att undersöka hur fritidsresorna ser ut för barnfamiljer vars mobilitet är lägre, som exempelvis saknar körkort och/eller bil, samt hur den typen av barnfamiljer resonerar kring fritidens förflyttningar och aktiviteter.

Vidare vore det relevant att studera fritidens resvanor hos barnfamiljer bosatta i en annan men jämförbar ort för att få fler perspektiv på resande och färdmedelsval för barnfamiljer. Det kan antas att barnfamiljer bosatta i en mindre landsbygdstätort, såsom Skurup, har andra förutsättningar och resmönster än vad barnfamiljer i större tätorter har, vilket bör påverkas av bland annat målpunkternas tillgänglighet, mobilitet och arbetsplatsers lokalisering. Därför skulle en framtida forskningsstudie kunna undersöka hur storstadsfamiljer resonerar kring fritidens resor och färdmedelsval i jämförelse med landsbygdsfamiljer för att på så vis tillföra ännu en dimension till kunskapsfältet.

Det är också viktigt att framtida forskning inom fältet utvecklar förståelsen för vilka underliggande faktorer som formar resvanor och färdmedelsval; vilka är de kausala faktorerna? Hur kan kunskap om dem konkret användas för att utveckla ett mer hållbart trafiksystem och vid stadsutveckling? Kvalitativa och longitudinella studier kan vara lämpliga för att få en bättre förståelse för de komplexa förhållandena mellan individ, samhälle och den byggda miljön.

I den här studien har tågets roll varit av intresse att studera närmre, då förtätning i stationsnära lägen är en strategi som ofta förespråkas av såväl beslutsfattare som planerare och teoretiker. Vilka effekter stationsnära förtätning kan medföra på färdmedelsval, tillgänglighet och mobilitet är av stor vikt att undersöka närmre, men också vad stationsnära förtätning kan innebära för en hållbar stadsutveckling i ett bredare avseende. Hur påverkas olika samhällsgruppers tidsgeografiska rörlighet, barns möjlighet till lek och utveckling, ekosystem och biotoper och vilka samhällsekonomiska effekter kan det innebära?

## 7. SLUTSATSER

De viktigaste slutsatserna som denna studie nått fram till är:

- Barnfamiljerna upplever en påtaglig tidspress och svårigheter att få ihop livspusslet. De behöver vara flexibla och mobila, vilket bilen som färdmedel underlättar.
- Arbetsplatsens lokalisering och arbetstider har viss tidsgeografisk betydelse för fritidens förflyttningar och aktiviteter. Exempelvis förekommer det att fritidsaktiviteter görs i samband med arbetspendling, främst lämning/hämtning av barn och inköp.
- Barnfamiljernas fritidsresor görs huvudsakligen till målpunkter belägna i Skurups tätort och på olika håll i regionen.
- Vid resor till regionala målpunkter är bilen i regel det föredragna färdmedlet. Vid förflyttningar i Skurups tätort förekommer det att barnfamiljerna går, cyklar eller kör bil. Om de upplever tidspress eller om något ska bäras med/fraktas under resan är framförallt bilen det föredragna färdmedlet.
- Cykelvägnätet upplevs till viss del otillgängligt. Detta, i kombination med bilens dominans och den otrygghet som fortkörning på vägarna ger upphov till, ger cyklister en sämre mobilitet och tillgänglighet till lokala och kommunala målpunkter.
- Skurups tågstation har liten betydelse för barnfamiljernas tillgänglighet och fritidsresor. Tåget upplevs i regel omständligt, tidsödande och opålitligt samt att det blir ett stressmoment att behöva förhålla sig till tågtidtabellen.
- För att främja mer hållbara fritidsresvanor samt en mer jämlik tillgänglighet finns det stor potential i att förbättra gång- och cykelvägnätet inom tätorten samt mellan tätorten och kringliggande landsbygd och målpunkter.
- För en hållbar utveckling av städer och tätorter i regionen är ett hållbart transportsystem en viktig aspekt. Stationsnära förtätning kan vara en lämplig strategi, men även det finmaskiga gång- och cykelvägnätet behöver beaktas samt att förenkla och förbättra upplevelsen av färdmedelsbyten.

### TILLÄMPBARHET

Förhoppningen är att denna uppsats och studie kan bidra till forskningen för planering (jmf. Næss & Saglie 2000) med en bättre förståelse för vad som ligger till grund för resmönster och färdmedelsval hos barnfamiljer i Skurup, vilket kan bli en plattform för framtida studier och kunskapsuppbyggnad. Studien bör också kunna vara användbar för Skurups kommun vid framtagandet av policy och planer rörande den byggda miljön och trafikinfrastruktur.

## REFERENSER

Amcoff, J. (2009). Rapid Regional Enlargement in Sweden: A Phenomenon Missing an Explanation. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, vol. 91 (3), ss. 275-287.

Amcoff, J. (2007). *Regionförstoring - idé, mätproblem och framtidsutsikter*. Uppsala: Uppsala universitet. (Kulturgeografiska institutionen, Arbetsrapport/Institutet för Framtidsstudier, 2007:7). Tillgänglig: <http://www.iffs.se/wp-content/uploads/2011/01/20070620162424filGiCdC2OiL18o0lm9j11M.pdf> [2016-02-19]

Anable, J. (2005). 'Complacent Car Addicts' or 'Aspiring Environmentalists'? Identifying travel behaviour segments using attitude theory. *Transport Policy*, vol. 12, ss. 65-78.

Anable, J. & Gatersleben, B. (2005). All work and no play? The role of instrumental and affective factors in work and leisure journeys by different travel modes. *Transportation Research Part A*, vol. 39, ss. 163-181.

Bellander, G. (2005). *Blandstaden. Ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* Boverket, Miljödepartementet & Formas. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf> [2016-05-05]

Björklid, P. & Nordström, M. (2007). Environmental Child-Friendliness: Collaboration and Future Research. *Children, Youth and Environments*, vol. 17 (4), ss. 388-401.

Boverket (2012). *Vision för Sverige 2025*. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2012/vision-for-sverige-2025.pdf> [2016-02-16]

Brannen, J. (2004). Working Qualitatively and Quantitatively. I: Seale, C., Gobo, G., Gubrium, J., F. & Silverman, D. (eds), *Qualitative Research Practice*. London: SAGE Publications Ltd, ss. 282-297.

Cao, X., J., Mokhtarian, P., L. & Handy, S., L. (2009). The relationship between the built environment and nonwork travel: A case study of Northern California. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 43, ss. 548-559.

Carlestam, G. & Sollbe, B. (eds.) (1991). *Om tidens vidd och tingens ordning. Texter av Torsten Hägerstrand*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.

Cheng, Y.-H. & Chen, S.-Y. (2015). Perceived accessibility, mobility, and connectivity of public transportation systems. *Transportation Research Part A*, vol. 77, ss. 386-403.

Cresswell, T. (2011). Mobilities I: Catching Up. *Progress in Human Geography*, vol. 35 (4), ss. 550-558.

Cresswell, T. (2004). *Place - a short introduction*. Oxford: Blackwell Publishing.

Denscombe, M. (2000). *Forskningshandboken - för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.

Dickinson, J., Håkansson, M., Ljungberg, C. & Wendle, B. (2012). Mobility Management - background, progress and state-of-the-art in Sweden and Denmark. I: Carlsson, C.-M., Emtairah, T., Gammelgaard, B., Vestergaard Jensen, A. & Thidell, Å. (eds.), *Rethinking Transport in the Øresund Region. Policies, Strategies and Behaviours*. Lund: Lund University (Øresund EcoMobility: Interreg IVa), ss. 225-242.

Dieleman, F., M., Dijst, M. & Burghouwt, G. (2002). Urban Form and Travel Behaviour: Micro-level Household Attributes and Residential Context. *Urban Studies*, vol. 39 (3), ss. 507-527.

Diskrimineringslagen (2008). Stockholm. (SFS 2008:567)

Dovey, K. (2008). *Framing Places. Mediating power in built form*. 2. uppl. Oxon: Routledge.

Eldér, E. (2014). Residential location and daily travel distances: the influence of trip purpose. *Journal of Transport Geography*, vol. 34, ss. 121-130.

The European Conference on Sustainable Cities & Towns (1994). *Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability*. Aalborg, Danmark (1994-05-27). Tillgänglig: [http://www.sustainablecities.eu/fileadmin/content/JOIN/Aalborg\\_Charter\\_english\\_1\\_.pdf](http://www.sustainablecities.eu/fileadmin/content/JOIN/Aalborg_Charter_english_1_.pdf) [2016-02-16]

Etminani-Ghasrodashti, R. & Ardeshiri, M. (2016). The impacts of built environment on home-based work and non-work trips: An empirical study from Iran. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 85, ss. 196-207.

Farrington, J. & Farrington, C. (2005). Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation. *Journal of Transport Geography*, vol. 13, ss. 1-12.

Featherstone, M. (2004). Automobilities. An introduction. *Theory, Culture & Society*, October issue, vol. 21 (4-5), ss. 1-24.

Flyvbjerg, B. (2006). Five Misunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative Inquiry*, vol. 12 (2), ss. 219-245.

Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling. Om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur.

Gerring, J. (2007). *Case Study Research. Principles and Practices*. New York: Cambridge University Press.

Gummesson, E. (2004). Fallstudiebaserad forskning. I: Gustavsson, B. (ed.), *Kunskapande metoder*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur, ss. 115-144.

Gustavsson, B. (2004). Kunskapandets mångfald - från enhet till fragment. I: Gustavsson, B. (ed.), *Kunskapande metoder*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur, ss. 7-20.

Hale, C. (2014). TOD Versus TAD: The Great Debate Resolved...(?). *Planning Practice & Research*, vol. 29 (5), ss. 492-507.

Hamel, J., Dufour, S. & Fortin, D. (1993). *Case Study Methods*. 2. uppl. London: SAGE Publications Ltd.

Handy, S., L. & Clifton, K., J. (2001). Evaluating Neighborhood Accessibility: Possibilities and Practicalities. *Journal of Transportation and Statistics*, September/December, ss. 67-78.

Haugen, K. & Vilhelmson, B. (2013). The divergent role of spatial access: The changing supply and location of service amenities and service travel distance in Sweden. *Transportation Research Part A*, vol. 49, ss. 10-20.

Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socio-ekologiskt, komplext system*. Malmö: MAPIUS 13.

Hrelja, R. & Nyberg, J. (2012). *Samordning av trafik- och bebyggelseplanering - förutsättningar för hållbar mobilitet*. Linköping: VTI (VTI Rapport, 742).

Ivert, A.-K., Chrysoulakis, A., Kronkvist, K. & Torstensson Levander, M. (2013). *Malmö områdesundersökning 2012. Lokala problem, brott och trygghet*. Malmö: Malmö högskola. (Institutionen för kriminologi). Tillgänglig: <http://malmo.se/download/18.a81ab142d70977542c81/1387280218081/Malm%C3%B6+omr%C3%A5desunders%C3%B6kning.pdf> [2016-03-21]

Jönsson, S. & Scholten, C. (2010). Regionförstoringens paradox. I: *Rörlighet, pendling och regionförstoring för bättre kompetensförsörjning, sysselsättning och hållbar tillväxt*. Vinnova (Vinnova Rapport, VR 2010:08), ss. 12-19.

Katz, B., Altman, A. & Wagner, J. (2007). An agenda for the urban age. I: Burdett, B. & Sudjic, D. (eds.), *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of*

*Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. London: Phaidon Press Ltd., ss. 474-481.

Klingberg, E. (2006). *När nyurbanismen kom till stan*. Göteborg: Pratminus Förlag.

Knowles, R., D. (2006). Transport shaping space: differential collapse in time-space. *Journal of Transport Geography*, vol. 14, ss. 407-425.

Konijnendijk, C., C., Annerstedt, M., Nielsen, A., B. & Maruthaveeran, S. (2013). *Benefits of urban parks: a systematic review*. The International Federation of Parks and Recreation Administration (Ifpra). Tillgänglig: [http://www.worldurbanparks.org/images/Members\\_Login\\_Area/IfpraBenefitsOfUrbanParks.pdf](http://www.worldurbanparks.org/images/Members_Login_Area/IfpraBenefitsOfUrbanParks.pdf) [2016-05-09]

Kwan, M.-P., Weber, J. (2003). Individual Accessibility Revisited: Implications for Geographical Analysis in the Twenty-first Century. *Geographical Analysis*, vol. 35 (4), ss. 341-353.

Larsson, A. & Germundsson, L. (2012). *Mål och metoder för hushållning med god jordbruksmark inom kommunal planering*. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet (Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, 2012:8) Tillgänglig: [http://pub.epsilon.slu.se/8760/13/larsson\\_et\\_al\\_120427.pdf](http://pub.epsilon.slu.se/8760/13/larsson_et_al_120427.pdf) [2016-02-16]

Latham, A. (2010). Diaries as a Research Method. I: Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (eds.), *Key Methods in Geography*. 2. uppl. London: SAGE Publications Ltd, ss. 189-201. Tillgänglig: [https://is.muni.cz/el/1431/jaro2015/Z0132/um/54979481/Nicholas\\_Clifford\\_Gill\\_Valentine\\_Key\\_Methods\\_in\\_BookFi.org.pdf](https://is.muni.cz/el/1431/jaro2015/Z0132/um/54979481/Nicholas_Clifford_Gill_Valentine_Key_Methods_in_BookFi.org.pdf) [2016-05-05]

Lazendorf, M. (2003). *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behavior* (Konferenspaper). Moving through nets: The physical and social dimensions of travel, 10<sup>th</sup> International Conference on Travel Behaviour Research, 10-15 augusti 2003. Tillgänglig: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.624.2321&rep=rep1&type=pdf> [2016-02-16]

Limtanakool, N., Dijst, M. & Schwanen, T. (2006). The influence of socioeconomic characteristics, land use and travel time considerations on mode choice for medium- and longer-distance trips. *Journal of Transport Geography*, vol. 14, ss. 327-341.

Litman, T. (2016). *Understanding Smart Growth Savings. Evaluating Economic Savings and Benefits of Compact Development, and How They Are Misrepresented By Critics*. Victoria Transport Policy Institute. Tillgänglig: [http://www.vtpi.org/sg\\_save.pdf](http://www.vtpi.org/sg_save.pdf) [2016-05-09]



Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, vol. 20, ss. 105-113.

Lucas, K., Bates, J., Moore, J., Carrasco, J., A. (2016). Modelling the relationship between travel behaviours and social disadvantage. *Transportation Research Part A*, vol. 85, ss. 157-173.

Länsstyrelsen i Skåne län, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket (2010). *Stationsnära läge*. Länsstyrelsen i Skåne län, Skånetrafiken, Region Skåne & Trafikverket. Tillgänglig: [http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Stationsnara\\_rapport\\_webb.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Stationsnara_rapport_webb.pdf) [2016-02-16]

Ma, K.-R. & Banister, D. (2007). Urban spatial change and excess commuting. *Environment and Planning A*, vol. 39, ss. 630-646.

Malmö stad (2010). *Trygghetsprogram*. Malmö: Malmö stad (Gatukontoret). Tillgänglig: <http://www.projektering.nu/files/Trygghetsprogram.pdf> [2016-03-21]

Meurs, H. & Haaijer, R. (2001). Spatial structure and mobility. *Transportation Research Part D*, vol. 6, ss. 429-446.

Mitchell, C., J. (2009). Case and Situation Analysis. I: Gomm, R., Hammersley, M. & Foster, P. (eds.), *Case Study Method*. 7. uppl. London: SAGE Publications Ltd, ss. 165-187.

Neergaard, K. & Evanth, K. (2012). Rapid adaption of the transport system in light of peak oil - vulnerability and fuel-saving potential in the Öresund region. I: Carlsson, C.-M., Emtairah, T., Gammelgaard, B., Vestergaard Jensen, A. & Thidell, Å. (eds.), *Rethinking Transport in the Øresund Region. Policies, Strategies and Behaviours*. Lund: Lund University (Øresund EcoMobility: Interreg IVa), ss. 37-49.

Nussbaum, M. (2000). Women's Capabilities and Social Justice. *Journal of Human Development: A Multi-Disciplinary Journal for People-Centered Development*, vol. 1 (2), ss. 219-247.

Næss, P. (2003). Urban Structures and Travel Behaviour. Experiences from Empirical Research in Norway and Denmark. *EJTIR*, vol. 3 (2), ss. 155-178.

Næss, P. & Jensen, O., B. (2004). Urban structure matters, even in a small town. *Journal of Environmental Planning and Management*, vol. 47 (1), ss. 35-57.

Næss, P. & Saglie, I.-L. (2000). Surviving Between the Trenches: Planning Research, Methodology and Theory of Science. *European Planning Studies*, vol. 8 (6), ss. 729-750.

Persson, B., Brobeck, L., Fors, H., Kristensson, E., Schroeder, H. & Wiström, B. (2010). *TRÖJ: Trygghetbefrämjande röjningar av planteringar i parker och bostadsområden*. Stiftelsen AF Bostäder, Lunds kommun & Sveriges Lantbruksuniversitet.

Persson, J. & Sahlin, N.-E. (2013). *Vetenskapsteori för sanningssökare*. Lidingö: Fri Tanke förlag.

Pierce, J. & Martin, D., G. (2015). Placing Lefebvre. *Antipode*, vol. 47 (5), ss. 1279-1299.

Qviström, M. (2015). Putting accessibility in place: A relational reading of accessibility in policies for transit-oriented development. *Geoforum*, vol. 58, ss. 166-173.

Qviström, M. & Bengtsson, J. (2015). What Kind of Transit-Oriented Development? Using Planning History to Differentiate a Model for Sustainable Development. *European Planning Studies*, vol. 23 (12), ss. 2516-2534.

Qviström, M., Bengtsson, J. & Vicenzotti, V. (uå). *Part-time amenity migrants. Revealing the importance of second homes for senior residents in a transit-oriented development*. Opublicerat manuskript.

Region Skåne (2016). *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. (Diskussionsunderlag januari 2016). Region Skåne. Tillgänglig: [http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/strategi\\_hallbart\\_transportsystemiskane2050\\_remissversion.pdf](http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/strategi_hallbart_transportsystemiskane2050_remissversion.pdf) [2016-05-11]

Region Skåne (2015). *Planera för cykeln i småstaden. Vägledning och inspiration för mindre tätorter i Skåne*. Region Skåne (Enheten för strategisk fysisk planering). Tillgänglig: [http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/temapm\\_planeraforcykeln\\_mars\\_2015.pdf](http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/temapm_planeraforcykeln_mars_2015.pdf) [2016-04-07]

Region Skåne (2013). *Strategier för det flerkärniga Skåne. Strukturbild Skåne*. Region Skåne (Avdelningen för samhällsplanering). Tillgänglig: <http://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/strukturbild-for-skane1/strategier-for-det-flerkarniga-skane/> [2016-03-09]

Region Skåne (2010). *Strukturbild för Skåne - utmaningar för framtiden*. Region Skåne (Avdelningen för regional utveckling). Tillgänglig: [http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/strukturbild\\_utmaningar\\_for\\_framtiden.pdf](http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/strukturbild_utmaningar_for_framtiden.pdf) [2016-04-14]

Sandow, E. & Westin, K. (2007). *Regionförstoring i glesa områden - kollektivtrafikens möjligheter och betydelse*. Umeå: Umeå universitet (Transportforskningsenheten, 2007:01).

Scheiner, J. (2010). Interrelations between travel mode choice and trip distance: trends in Germany 1976-2002. *Journal of Transport Geography*, vol. 18, ss. 75-84.

Scheiner, J. & Holz-Rau, C. (2012). Changes in travel mode use after residential relocation: a contribution to mobility biographies. *Transportation*, vol. 40 (2), ss. 431-458.

Schylberg, K. (2008). *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden*. Licentiatuppsats. Luleå: Luleå tekniska universitet. (Institutionen för samhällsbyggnad, Avdelningen för Arkitektur och infrastruktur, 2008:21). Tillgänglig: <http://epubl.ltu.se/1402-1757/2008/21/LTU-LIC-0821-SE.pdf> [2016-03-28]

Schwanen, T., Kwan, M.-P. & Ren, F. (2008). How fixed is fixed? Gendered rigidity of space-time constraints and geographies of everyday activities. *Geoforum*, vol. 39, ss. 2109-2121.

Simons, H. (2009). *Case Study Research in Practice*. London: SAGE Publications Ltd.

Skurups kommun (2016-03-16). *Aktuellt*. <http://skurup.se/bibliotek> [2016-03-24]

Skurups kommun (2016-03-14). *Sport- och idrottsanläggningar*. <http://skurup.se/sport-ochidrottsaktiviteter> [2016-03-24]

Skurups kommun (2016-03-08). *Gummifabriken - Allaktivitetshus och Fritidsgårdar för ungdomar i Skurups Kommun*. <http://www.skurup.se/gummifabriken> [2016-03-24]

Skurups kommun (2016-03-02). *Kultur*. <http://skurup.se/kultur> [2016-03-24]

Skurups kommun (2016-02-08). *Bo och bygga*. <http://www.skurup.se/bo-och-bygga> [2016-03-08]

Skurups kommun (2016-01-19a). *Landsbygdsutveckling*. <http://www.skurup.se/landsbygdsutveckling> [2016-04-09]

Skurups kommun (2016-01-19b). *Föreningsregister*. <http://skurup.se/24707> [2016-03-24]

Skurups kommun (2015-12-02). *Mark och lokaler*. <http://www.skurup.se/mark-och-lokaler> [2016-03-08]

Skurups kommun (2015-10-01). *Idrottsanläggningar och hallar*. <http://skurup.se/hallar> [2016-03-24]

Skurups kommun (2015-03-18). *Natur och parker*. <http://www.skurup.se/1325> [2016-03-08]

Skurups kommun (2014-11-05). *Friluftsliv & Motion*. <http://skurup.se/8177> [2016-03-24]

Skurups kommun (2009a). *Utveckling av tätorter*. Översiktsplan, kapitel 3. Skurup: Skurups kommun. Tillgänglig: <http://www.skurup.se/5203> [2016-03-08]

Skurups kommun (2009b). *Kommunikationer*. Översiktsplan, kapitel 6. Skurup: Skurups kommun. Tillgänglig: <http://www.skurup.se/5206> [2016-03-09]

Skurups kommun (2009c). *Restriktionskarta*. Översiktsplan, kapitel 19. Skurup: Skurups kommun. Tillgänglig: <http://www.skurup.se/5219> [2016-05-16]

Skurups kommun (2009d). *Utvecklingskarta*. Översiktsplan, kapitel 20. Skurup: Skurups kommun. Tillgänglig: <http://www.skurup.se/5220> [2016-05-16]

Skurups kommun / SCB (2015). *Kommunfakta Skurup 2015*. Skurup: Skurups kommun. Tillgänglig: <http://www.skurup.se/2579> [2016-03-08]

Skånetrafiken (2015a). *Lund-Malmö-Ystad-Simrishamn*. Skånetrafiken. Tillgänglig: [https://www.skanetrafiken.se/tidtabeller/Tag/151213\\_161210/Tag\\_6\\_151213\\_161210.pdf](https://www.skanetrafiken.se/tidtabeller/Tag/151213_161210/Tag_6_151213_161210.pdf) [2016-03-10]

Skånetrafiken (2015b). *Skurups station*. Skånetrafiken. Tillgänglig: <https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/stationskartor/stationskartor-2016/Skurup.pdf> [2016-03-09]

Skånetrafiken (2015-11-27). *Tåg 6, nattbuss / nattrafik Malmö-Skurup*. <https://www.skanetrafiken.se/sok/kunskapsartikel/?kbid=KBA-01524-X6K5> [2016-03-10]

Snellen, D., Borgers, A. & Timmermans, H. (2002). Urban form, road network type, and mode choice for frequently conducted activities: a multilevel analysis using quasi-experimental design data. *Environment and Planning A*, vol. 34, ss. 1207-1220.

Strandell, A. & Hall, M., C. (2015). Impact of the residential environment on second home use in Finland - Testing the compensation hypothesis. *Landscape and Urban Planning*, vol. 133, ss. 12-23.

Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket & Boverket (2007). *Trafik för en attraktiv stad. Utgåva 2*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting. Tillgänglig: [http://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast\\_handbok\\_utgava\\_2\\_webversion.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast_handbok_utgava_2_webversion.pdf) [2016-03-10]

Thrift, N. (1996). *Spatial Formations*. London: SAGE Publications Ltd.

Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. *Theory, Culture & Society*, October issue, vol. 21 (4-5), ss. 1-24.

Vägverket (2009). *Jämställd samhällsplanering - förslag på metod*. Vägverket (2009:6).

Waldo, Å. (2002). *Staden och resandet. Mötet mellan planering och vardagsliv*. Diss. Lund: Lunds universitet (Sociologiska institutionen).

Wikström, T. (2010). Urbana landskap. *Tomas Wikström ... cities, architecture and the everyday / städer, arkitektur och vardagsliv* [Blogg]. 26 mars. Tillgänglig: <http://www.tomaswikstrom.nu/drupal/node/69> [2015-05-05]

Yin, R., K. (2003). *Applications of Case Study Research*. 2. uppl. London: SAGE Publications Ltd.

Ödman, P.-J. (2004). Hermeneutik och forskningspraktik. I: Gustavsson, B. (ed.), *Kunskapande metoder*. 3. uppl. Lund: Studentlitteratur, ss. 71-93.

## BILDER

Bild 1. *Skurups kommun och sydsåne*.

Google Maps (2016). Tillgänglig:

<https://www.google.se/maps/dir//Skurup/@55.5552904,13.3990285,10z/data=!4m13!1m4!3m3!1s0x46538045d89a8251:0x23113cc1081294bc!2sSkurup!3b1!4m7!1m0!1m5!1m1!1s0x46538045d89a8251:0x23113cc1081294bc!2m2!1d13.566847!2d55.4726263> [2016-04-09]

Bild 2. *Skurups kommuns markanvändning*.

Google Maps (2016). Tillgänglig:

<https://www.google.se/maps/place/Skurup/@55.4715126,13.5581453,38916a,20y,270h/data=!3m1!1e3!4m2!3m1!1s0x46538045d89a8251:0x23113cc1081294bc> [2016-04-09]

Bild 3. *Central järnvägs korsning*. Fotograf: Harmark, K.

Bild 4. *Småskalig bebyggelse*. Fotograf: Harmark, K.

Bild 5. *Villor och flerfamiljshus i västra Skurup*. Fotograf: Harmark, K.

Bild 6. *Grönområde med damm*. Fotograf: Harmark, K.

Bild 7. *Skurups tätort*.

Google Maps (2016). Tillgänglig:

<https://www.google.se/maps/@55.4809883,13.5042011,13.95z> [2016-03-14]